



8
2 ej

Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA

LA INFLUENCIA DEL AUTOMOVIL EN LA HISTORIA DE MEXICO

T E S I S

QUE PARA OPTAR POR EL TITULO DE:
LICENCIADO EN HISTORIA
P R E S E N T A:

Graciela Alicia Herrera Sánchez

MEXICO, D. F.



1985

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
COORDINACION DE HISTORIA



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INTRODUCCION

La historia del siglo XX no puede separarse de un elemento fundamental, un invento que transformó la evolución de la sociedad de este siglo y se convirtió en el núcleo mismo del desarrollo capitalista: el automóvil. La forma en que ha influido o determinado el desarrollo de México es el tema central de este estudio; el cual se presenta, para facilitar su comprensión, en cuatro capítulos.

En el primero, se intenta señalar la importancia del vehículo automotor como continuador de la obra integradora, tanto del territorio como de la nación mexicana, que venía realizando el ferrocarril, y que se vio truncada por la acción de la Revolución Mexicana, porque durante la lucha armada se destruyó gran parte del sistema ferroviario existente, por haber sido parte de la estrategia bélica de los ejércitos contendientes. Esta situación propició ---

el desarrollo de las carreteras y del vehículo automotor, de tal manera que para 1964, el transporte tanto de carga como de pasajeros se hace principalmente por carretera. La obra de integración a la que se ha llegado es inapreciable.

En el segundo capítulo, se intenta hacer notar de que manera, al adoptar México, el modelo de desarrollo capitalista, se utiliza a la industria automotriz, como el elemento dinamizador de la industrialización indispensable para el proyecto de modernización nacido de la Revolución Mexicana. La forma en que se propone el gobierno mexicano, lograr la integración nacional, es por medio de la sustitución de importaciones y de políticas encaminadas a lograr una independencia de la industria automotriz extranjera, principalmente la norteamericana.

En el tercer capítulo se intenta mostrar en que forma, la industria automotriz actúa como fuerza que empuja al crecimiento económico, no al desarrollo que es lo que se pretendía, crecimiento que por ser desordenado, albergaba en su seno desequilibrios que aparecerían en corto tiempo provocando desajustes en la economía que ocasionarían consecuencias muy graves y que pese a las políticas dictadas por el gobierno federal, que tenían la intención de corregir los

desequilibrios, éstas no surtieron el efecto esperado.

En el cuarto y último capítulo, se intenta demostrar como la industria automotriz, así como en un principio actuó como elemento dinamizador de la economía, para finales de la década de los setentas, actuó como elemento dinamizador de la crisis económica más profunda que ha registrado la historia de México. Esto se debió en primera instancia, a que el sector automotriz requería de gran cantidad de divisas para pagar las importaciones que su planta productiva, en constante expansión solicitaba. La repercusión dentro de la economía nacional se manifestó en un creciente déficit en la balanza comercial que en 1981, significó el 49% del déficit total. Cuando ese mismo año se desplomó la economía mexicana se debió, en gran medida, a la sanoría que le ocasionaba la industria automotriz. Por otro lado, esta es una de las áreas donde el efecto multiplicador se manifiesta ampliamente, razón por la cual, arrastra en su camino un sinnúmero de personas y empresas que sufren las consecuencias de su comportamiento, quiebras, desempleo, etc. Además, por su enorme penetración en diferentes sectores de la economía y de la sociedad, la industria automotriz actúa como lastre, dificultando así, una verdadera recuperación.

INDICE

Páginas

INDICE DE CUADROS

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO.

El vehículo automotor como factor de
integración nacional 1

CAPITULO SEGUNDO.

El vehículo automotor como factor de
industrialización 28

CAPITULO TERCERO.

El vehículo automotor como factor de
crecimiento económico. 50

CAPITULO CUARTO.

El vehículo automotor como factor de
crisis. 89

INDICE DE CUADROS

CAPITULO PRIMERO		Páginas
I	Inversión extranjera en México 1911	12
II	Veículos en circulación 1925-1983	18
III	Extensión de la red de caminos 1925-1979	23
CAPITULO SEGUNDO		
I	Producción e importación de vehículos de motor 1950-1965.	42
CAPITULO TERCERO		
I	PIB total y por sectores; participación de cada sector en el total; crecimiento del PIB total.	56
II	Tasas de crecimiento de la industria 1920-1976.	57
III	Comportamiento del comercio exterior mexicano 1935-1965.	58
IV	Crecimiento del sector auxiliar 1961-1975.	67

		Páginas
V	Estructura del sector auxiliar 1975	68
VI	Valor de la producción en el sector terminal 1960-1977.	71
VII	Venta anual de vehículos 1960-1975	72
VIII	Exportaciones de vehículos	73
IX	Exportación de vehículos 1974-1979.	74
X	Distribución del mercado automotor 1971-1979.	75
XI	Algunos datos del sector de distribución 1975.	77
XII	Fuerza de trabajo en los distintos sectores de la industria 1960-1976.	82

CAPITULO CUARTO

I	Precios de los automóviles por modelo 1974-1979.	93
II	Indice de precios al consumidor 1980-1984.	94
III	Participación extranjera en la industria automotriz terminal 1975	100
IV	Producción de vehículos 1972-1979.	104
	Producción de vehículos 1980-1984.	105
VI	Personal ocupado en la industria	

	Páginas
	108
VII	111
VIII	112
IX	116
X	117
XI	118
 Gráficas	
I	106
II	113
 CONCLUSIONES	
I	131

	Páginas
CONCLUSIONES.	126
APENDICE I	138
APENDICE II	143
APENDICE III	159
APENDICE IV	173
BIBLIOGRAFIA	190

CAPITULO PRIMERO

EL VEHICULO AUTOMOTOR COMO FACTOR DE INTEGRACION NACIONAL

I

Uno de los grandes problemas a los que se ha enfrentado México a través de su historia, es la comunicación de su enorme territorio. Como veremos en el transcurso de este trabajo, después de muchos años llenos de esfuerzo, para 1984, podemos decir, que se ha avanzado en el logro de este difícil objetivo en una forma muy importante. Sin embargo, este no ha podido ser concluido, fundamentalmente porque de acuerdo al esquema teórico Centro-Periferia, México se encuentra limitado para llevar a cabo sus programas de desarrollo, por ser parte de los países que integran la Periferia.

El sistema Centro-Periferia está integrado por dos estructuras diferentes y complementarias. Las diferencias de

estructura del Centro y de la Periferia sirven como base a las distintas funciones que cada una de ellas cumple dentro del esquema de producción mundial. (1) Estas funciones se interrelacionan y se condicionan recíprocamente formando una totalidad indivisible, la cual, a su vez posee gran dinamismo que permite a sus elementos crear continuamente relaciones nuevas y diferentes que tienen valor en sí mismos dentro de su propio esquema. Centro y Periferia coexisten y se dan-
 vía mutuamente, no puede entenderse la existencia de uno sin la otra. Este sistema marca las causas para el desarrollo de los países del Centro y de la Periferia.

Existen diferentes vocablos y esquemas teóricos para definir el mismo fenómeno: países subdesarrollados, países en vías de desarrollo, países no industrializados, países dependientes, etc. Sus diferencias básicas, consisten en situar la raíz del problema en un elemento diferente, sin embargo todos tienen algo en común y es que consideran que su estado es una etapa anterior al desarrollo. La teoría del subdesarrollo tiende a considerar el fenómeno como una situación estructural e institucional característica, como una etapa en el proceso histórico de desarrollo, este concepto la lleva a sostener que la solución se encuentra en el cambio de las estructuras e instituciones que se presume determinan ese estado o situación por medio de adecuadas políticas de desarrollo. (2)

El subdesarrollo no es una etapa anterior al desarrollo sino-

el complemento de éste. "El desarrollo es el fruto del subdesarrollo".

La teoría estructuralista plantea que no puede privilegiarse un elemento como la razón única o principal para definir un fenómeno, sino que la problemática consiste en "...un conjunto completo e interrelacionado de fenómenos que se traducen y expresan en desigualdades flagrantes de riqueza y de pobreza, en estancamiento, en retroceso respecto de otros países, en potencialidades productivas desaprovechadas, en dependencia, económica, cultural, política y tecnológica. (3) En los países periféricos encontramos ciertas características que los definen como tales: dependencia del comercio internacional, en virtud de la especialización en la exportación de materias primas; aspiración de obtener la independencia política y económica; bajo nivel de vida que prevalece en la mayoría de los países y de la población mundial, y a violentos desniveles entre éstos y los de los países centro. Los países rezagados coinciden en que para obtener mejores niveles de vida es indispensable la industrialización, - la aplicación de la técnica moderna al esfuerzo productivo y el aprovechamiento de recursos ociosos; tienen el convencimiento de que la aceleración del ritmo de progreso económico y social requiere cambios en la estructura productiva y un esfuerzo deliberado de la comunidad nacional e internacional para lograr esos fines. (4)

Para efectos de este trabajo se aceptan las tesis de la teoría estructuralista y dentro de este marco se intentará llegar a la comprobación de las hipótesis aquí planteadas.

II

La comunicación e integración del territorio es un reto ya desde la época prehispánica. Los antiguos mexicanos solo utilizaron la rueda en los juguetes infantiles y no dispusieron de animales de tiro. Sin embargo, estas carencias no restaron movilidad a las tribus del continente, así como no impidió obras extraordinarias de ingeniería y cálculo. La red de caminos se extendía por amplias zonas como la maya que estaba comunicada por calzadas llamadas "sacbeob" o caminos blancos que atravesaban por llanos y junglas toda la península de Yucatán llegando mas allá de Chianas y hasta Honduras. Estos caminos, además de ser arterias comerciales, eran consideradas ceremoniales, jugaban un papel importante en la región "estando los viajeros que las recorrían bajo la protección de los dioses". (5)

Para lograr el mantenimiento de estos múltiples caminos, lo mismo que en otras zonas indígenas se utilizaba la mano de obra local que era abundante. Gracias a esto los caminos podían mantenerse transitables, sobre todo donde cruzaban por selvas y junglas espesas. Desde luego, el medio de

transporte único era el ser humano y todo se hacía "a nié"-- excepto los grandes "señores" que tenían a su servicio quien los transportara en palancuín o en hanaca que era sostenida por sus sirvientes o esclavos, todos los habitantes del México antiguo utilizaban sus fuertes piernas para trasladarse de un lado a otro. La carga se transportaba en las espaldas de hombres que se dedicaban a este oficio y que eran conocidos como "tamemes". En Tenochtitlán, rodeada de canales y lagos se utilizaban pequeñas canoas eficaces para la transportación local y que presentaban la mayor comodidad, rapidez y capacidad de carga. La red de comunicaciones tendida en el territorio conectaba los principales núcleos económicos y satisfacía las necesidades de los habitantes.

Durante la Colonia el caballo fue para el hombre el más noble y útil de los medios de transporte. Cortés -- comprendió la necesidad de abrir rutas y así, en 1522, ordenó que se hiciera el camino de Veracruz a México. En 1523 se abrió el camino entre México y Tampico, siendo el primer -- muelle habitado de la Nueva España. Durante la Colonia se -- conservaron los caminos existentes y se abrieron nuevos. En el siglo XVII México ya contaba con una extensa red de caminos de tierra, de herradura y los anchos caminos reales empedrados "...por los cuales transitaban coches, gente a caballo y literas..." (6) En realidad nunca hubo una eficiente y funcional red de comunicaciones, la que existía comunicaba -

los principales centros comerciales y los centros mineros con la ciudad de México y los puertos, a estas rutas se las conocía como "caminos reales", el resto era una serie de pequeños caminos polvosos y casi intransitables en épocas de lluvia.

Bajo la protección del ejército y del gobierno, las diligencias recorrían los principales caminos carreteros del territorio. La mayor parte de las mercancías y de las personas se seguían transportando por medio de mulas, "a caballo" y --- "a pié".

En el período colonial, en la Nueva España, se implantó el sistema de utilizar las vías de comunicación para unir puntos estratégicos de la producción con los puertos que eran la salida de los productos hacia España desde donde estos se distribuían a diferentes puntos; o para unir ciudades que por alguna razón económica, de interés para la Metrópoli había que unir. Así el crecimiento y desarrollo de las vías de comunicación se da respondiendo a necesidades externas a la Nueva España y sin tomarse en cuenta los requerimientos internos de comunicación.

III

Llega la independencia y con ella una gran cantidad de problemas que los nuevos mexicanos tienen que enfrentar en territorio enorme, mal comunicado y en donde faltan pobladores. Poco a poco fueron creciendo los centros de población y

surgiendo otros nuevos, pero las vías de comunicación se ---
cuan siendo muy deficientes y en muchos puntos, prácticamen
te inexistentes, lo que dificultaría la integración del país
y de la nación mexicana. En estas circunstancias, ha sido -
preocupación primordial para los gobiernos mexicanos desde -
la independencia, unir, articular, comunicar e integrar a -
nuestro país y en cada momento se ha hecho lo que a cada go-
bierno le ha parecido conveniente, desafortunadamente con po
ca continuidad.

Conscientes de las necesidades de comunicación pa-
ra el país, se dieron las primeras concesiones para la cons-
trucción de ferrocarriles. La primera, fue otorgada en 1837
por el presidente Anastasio Bustamante al señor Francisco de
Arrillaga y con la cual se le permitía construir una vía fé-
rrea de México a Veracruz con un ramal a Puebla. Sin embar-
co, no llegó a construirse ni un solo tramo. (7) Después de
varios intentos se logró unir México y Puebla en 1869 y un -
poco mas tarde, en 1873, México con Veracruz.

En la época del Imperio de Maximiliano, los ingle-
ses empezaron a invertir en México en forma sistemática y --
uno de los puntos de mayor interés para ellos fué precisamen
te, los ferrocarriles. Para 1880 existía ya un monopolio so-
bre éstos, la Compañía de Ferrocarriles Mexicanos que pertene-
cía casi en su totalidad a ingleses. (8)

Todas las facilidades que se otorgaban a la Compa-

fía de Ferrocarriles Mexicanos por parte del gobierno era -- porque los liberales, en ese momento en el poder, consideraban que la manera de "modernizar" al país era precisamente -- por medio del desarrollo de un sistema ferroviario que "haría circular la riqueza", impulsaría la agricultura y la minería, así como el comercio interno y externo. Por otro lado, el gobierno consideró que México necesitaba de capital -- foráneo porque se encontraba totalmente descapitalizado (^), y esta área sería muy atractiva para el inversionista extranjero.

A finales del siglo XIX se dió gran impulso a los ferrocarriles y a la construcción de líneas ferroviarias, -- porque el presidente Díaz tenía especial interés en unir e -- integrar el territorio mexicano. Para 1876, México contaba con 640 Kms. de vías férreas. Antes de terminar su primer -- período presidencial, Díaz acordó con dos compañías norteamericanas la construcción del Ferrocarril Central a Ciudad Juárez y del Nacional a Nuevo Laredo, este interés en comunicar la Ciudad de México con el norte se debía a que los Estados Unidos necesitaban tener comunicación rápida y directa con -- la capital, por sus intereses económicos y políticos. Esto -- era un gran avance para los intereses norteamericanos, sin -- embargo, para conseguir la unión e integración nacional no -- significaba un avance relevante. El país, seguía internamente desarticulado y esto tenía grandes consecuencias políti --

cas y sociales ya que al gobierno se le dificultaba el control en un país tan mal comunicado. Entre las facilidades que se otorgaron a las compañías constructoras de ferrocarriles se encontraban: subsidios, exención de impuestos, donación de tierras, derechos de expropiación, derecho de importación, entre otras.

Esto nos conduce a la conclusión de que el gobierno mexicano se vio en la necesidad imperiosa de ofrecer toda clase de beneficios a los inversionistas para que éstos aceptaran traer sus capitales a México ya que no tenían ningún interés en correr riesgos innecesarios en un país donde las últimas décadas habían sido de luchas intestinas por el poder y de guerras para sacudirse las intervenciones extranjeras. Lo que México ofrecía al inversionista extranjero era demasiado riesgoso, aunque implicara jugosas ganancias. Al subir Díaz al poder y comenzar con los primeros intentos de pacificación y control, además de los múltiples privilegios económicos y fiscales de que gozarían, hace a los inversionistas extranjeros ver con otros ojos su entrada a México. Díaz se esfuerza en atraer al capital extranjero porque como ya se ha dicho, el país se encontraba descapitalizado y la Hacienda Pública en bancarrota por lo que la salida que le dieron al problema fue inversión extranjera, dinero nuevo y fresco que pudiera echar a andar el plan de desarrollo que tenía el gobierno para México. Además dentro del contrato -

constaba que los ferrocarriles le darían servicio gratuito - al correo y el cable telegráfico podría ir paralelo a la -- vía. (10) Al empezar a tener éxito, las compañías construc- toras continuaron tendiendo vías, "Se desató una fiebre por- el ferrocarril y su expansión fue enorme; sin embargo, la -- red dejaba fuera muchos rincones del país que no ofrecían na- da al extranjero". (11)

Para el final del Porfiriato, los ferrocarriles se habían orientado, principalmente hacia el exterior y su fun- ción era la de llevar los productos de una determinada re- -- gión o localidad hacia el puerto o frontera que comunicaba - con los países industrializados consumidores de materias pri- mas. Esta situación provocó que el país no tuviera una inte- gración interna planeada para comunicarlo en su interior si- no respondiendo a una necesidad económica y comercial deter- minada por los países centrales. (12)

Para poder organizar los transportes y las comuni- caciones, Porfirio Díaz crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en mayo de 1891. Esto era de especial inte- rés para el gobierno ya que consideraban a los transportes, - como un instrumento de progreso y de desarrollo del cual no- se podía prescindir y al que poco a poco había que controlar. El ministro de Hacienda, José Yves Limantour, estaba alarma- do por el incremento del capital extranjero norteamericano y tenía la posibilidad de una absorción total de los ferrocarriles.

riles por parte de estos intereses, ya que con su control podían paralizar el progreso del país en cualquier momento. En 1893 presentó un plan que intentó ceñir la construcción de los ferrocarriles a las necesidades económicas del país. El plan culminó con la decisión de adquirir gran parte del sistema de ferrocarriles del grupo neoyorkino Speyer and Co., y con la creación, en 1907 de los Ferrocarriles Nacionales de México, de los cuales el gobierno tenía mayoría absoluta, ya que poseía 1,150,022 acciones de las 2,300,000 emitidas. (13)

La nacionalización de los ferrocarriles fue posible debido a la política llevada por el presidente Teodoro Roosevelt contra los monopolios ferroviarios e industriales en los Estados Unidos. De esta manera México adquirió el control sobre 13,744 kms. de vías férreas, lo que significó más de dos terceras partes del sistema ferrocarrilero mexicano, (14) pues el total era de 19,205 kms. (15) Aún así la inversión extranjera, en 1911 se distribuía como se aprecia en el Cuadro I.

La decisión del gobierno de introducir el capital extranjero para inversión en áreas estratégicas de la economía, como los transportes, el petróleo, la minería, etc. provocaba que el desarrollo de México que desde sus inicios, presentaría un desequilibrio, el cual pondría de manifiesto en el futuro. La consecuencia fue que estas áreas se desarrolla

CUADRO I
 INVERSIÓN EXTRANJERA EN MÉXICO, 1911
 (por porcentaje, por categoría de inversión)

Categoría	E.U.	Gran Bretaña	Francia	Alemania	Holanda	Otros	Total	Porcentaje de la inversión- total
Deuda Pública	11.8	16.6	65.8	---	5.2	---	100	14.6
Bancos	20.4	10.8	60.2	7.2	1.7	---	100	4.8
Ferrocarriles	47.3	35.5	10.3	1.7	2.0	3.2	100	33.2
Servicios Públicos	5.5	89.1	4.2	---	1.3	---	100	6.9
Minería y metalurgia	61.1	14.3	22.0	---	---	2.7	100	24.1
Bienes Raíces	41.8	46.0	8.2	3.1	---	---	100	5.7
Industria	16.0	8.4	55.0	20.6	---	---	100	3.3
Comercio	7.4	---	65.0	---	---	27.0	100	3.5
Petróleo	38.5	54.8	6.7	---	---	---	100	3.0
Total del país como porcentaje del to- tal de la inversión extranjera.	38.0	29.1	26.7	1.0	1.6	2.7	100	100

Fuente: Hansen, Roger, La política del desarrollo mexicano, 2a. ed., 1978, p. 25, México, Siglo XXI.

rían respondiendo a las necesidades de los países industrializados y México no podía objetar sus decisiones porque corría el peligro de que se fueran a invertir a otra parte. Es decir, que la situación de México como país periférico le impedía tomar decisiones sobre cuestiones de vital importancia como era, en este caso, la creación de la red ferroviaria o las rutas por donde navegarían las líneas marítimas, posteriormente sucedería algo similar con las carreteras y la industria automotriz. Desafortunadamente la disyuntiva que se le planteaba al gobierno de México era que o aceptaba las condiciones de inversión que le imponían las compañías extranjeras o estas no invertían en México. Esto lo hemos visto una y otra vez a través de la historia de nuestro país y lo que México ha tratado de hacer es ceder lo mínimo necesario, lo que sucede es que es muy difícil medir cual es lo mínimo necesario que México puede aceptar y entranzarlos, entonces, en el terreno de la suposición "de lo que pudo haber sido y no fué". Lo que podemos registrar son los hechos concretos y en mi opinión, ni Díaz era un "vende patrias" ni los inversionistas extranjeros eran unos "explotadores de la nación mexicana", simplemente ambos hacían lo que mejor le convenía a cada uno y la negociación transcurría en este nivel, como aun sucede en nuestros días, porque así es como funciona el sistema Centro-Periferia.

IV

Durante el período de la revolución, los locros al cansados por el conflicto en materia de ferrocarriles van a ser utilizados ampliamente por los ejércitos combatientes. En la revolución mexicana como en otras contiendas, el ferrocarril jugó un papel vital en el desarrollo de la lucha armada. Los trenes se convirtieron en una arma poderosa para el bando que las tenía bajo su dominio. Además de ser utilizados como medio de transporte, también fueron usados como casa, refugio, arsenal, hospital, etc. Para los ejércitos que luchaban, ganar un tren, generalmente era ganar una batalla o una plaza. Esto condujo al deterioro y destrucción del sistema ferroviario, porque ambos ejércitos utilizaron como una estrategia de agresión al ejército oponente, la destrucción sistemática de ferrocarriles, vías, estaciones y todo lo que tuviera relación con el sistema ferroviario; en el momento que tenían que abandonar los trenes en su poder, la consigna era: destruir. De esta manera al finalizar la lucha armada la destrucción era alarmante, 80% de durmientes destruidos; 40% de rieles fuera de servicio; 679 locomotoras sin funcionar; 14,612 carros de carga y 515 coches de pasajeros destruidos o desaparecidos. (16)

Los daños sufridos por el sistema ferroviario en -

en esta época, fueron enormes; en el período posrevolucionario se intentó reconstruir parte de los ferrocarriles sin mucho éxito, desde luego por las condiciones difíciles tanto económicas, políticas y sociales por las que atravesaba el país. Para ahondar el problema, los ferrocarriles vuelven a participar en una lucha, esta vez se trata de la guerra Cristera, circunstancia que coadyuvó para que a partir de 1930 el desarrollo del sistema prácticamente se paralizara. Los ferrocarriles fueron nacionalizados por el presidente Lázaro Cárdenas en 1937, este hecho ayudó a dar cierto empuje al desarrollo ferroviario, que continúa en los períodos presidenciales posteriores, no podemos hablar de avance porque este no existió, visto retrospectivamente incluso podemos decir que hubo un franco retroceso, así el 100% de las cargas que transportaban en 1930 se reduce en 1980 al 25%. Los pasajeros - kilómetro transportados disminuyen también en un 3% anual y a pesar del aumento de la inversión pública entre 1960 y 1979, la participación ferroviaria baja de 55% al 23% en el sector de comunicaciones y transportes. (17) Las vías férreas aumentaron de 19,205 kilómetros en 1911 a 25,510 kilómetros en 1980. (18) En la actualidad las empresas ferroviarias son cinco y están centralizadas en Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES).

El ferrocarril como integrador nacional jugó un papel muy importante desde el punto de vista de que México an-

tes de la aparición del "caballo de hierro", tenía unas comunicaciones muy deficientes, no quiero decir que esto se corrigió totalmente pero fue un paso adelante en materia de comunicaciones, aunque, como dije antes, no se haya podido adecuar la construcción y desarrollo del ferrocarril a las necesidades mexicanas, sino que tuvo que ceder a las necesidades norteamericanas en primer lugar e ir aprovechando las oportunidades laterales que se presentaban con este tipo de crecimiento.

Esta obra integradora realizada por los ferrocarriles y que se ve truncada por la acción de la revolución, principalmente va a ser continuada por un nuevo protagonista en la historia del México contemporáneo, el vehículo automotor, que va a convertirse en el actor de una serie de cambios estructurales y en el objeto central por el que se han tomado decisiones trascendentales para el desarrollo de México.

V

La historia del vehículo automotor en México comienza en 1895, cuando se introdujo en el país un coche eléctrico de fabricación francesa. En 1896 se construyó el primer automóvil en el país, realizado por Alexander Byron Mohler y William P. de Bress. En 1898, llega un auto de motor de gasolina marca Delaunay Belleville, construido a mano

en las fábricas de Curvier en Tolon, Francia, ⁽¹⁹⁾ es el primer auto registrado en México y su dueño, el señor Andrés Sierra González, recibió la licencia de conductor número 1. En 1906 se establecen en la ciudad de México, la primera agencia distribuidora de autos y la primera gasolinera, concesionaria de Waters Pierce Oil Co. ⁽²⁰⁾ Se continuó con la importación de autos hasta que la Ford Motor Company instaló una planta ensambladora en la ciudad de México en 1925 y que en los primeros años de la década siguiente comenzaría a ensamblar, importando las piezas y armando los vehículos en México. En esta misma década instalaron plantas ensambladoras la General Motors y la Chrysler.

Para 1925, circulaban en la República Mexicana alrededor de 53 mil vehículos, ⁽²¹⁾ número que crecería a velocidad inusitada, dada la estructura de la sociedad mexicana, tanto es así, que para 1933 y después de un camino muy largo, el número de vehículos que circulaban en el país alcanzó la cifra de 6,513,683, como puede apreciarse en el Cuadro II.

Con motivo de la huelga de tranviarios en 1917, -- aparecieron en la capital los primeros autobuses urbanos, -- que eran simples arrastres de madera con bancas en los costados y con capacidad para 10 o 12 personas.

La transportación foránea se inició en 1921 en las rutas de México a Texcoco, Chimalhuacan y Chalco; el año siguiente los cariones de pasajeros viajaban ya a Toluca, Pa -

CUADRO II

VEHICULOS DE MOTOR EN CIRCULACION 1925-1983

Años	Automóviles	Camiones*	Total
1925	40 076	13 475	53 551
1930	63 073	24 592	87 665
1935	64 663	30 620	95 283
1940	93 632	52 076	145 708
1945	113 317	72 221	185 538
1950	173 030	129 718	302 798
1955	300 097	242 549	550 646
1960 ^{1/}	483 101	319 549	802 650
1965	771 118	419 386	1 190 500
1970	1 233 824	558 044	1 791 868
1975 ^{2/}	2 400 930	938 674	3 339 604
1983 ^{3/}	4 870 145	048 538	6 918 683

*Incluye carga y pasajeros

Fuente: 1/ La Economía Mexicana en Cifras 1970, México, -
Nacional Financiera S.A., 1972, p. 69.

2/ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México,
boletín 157, 1979, p. 49.

3/ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Méxi-
co, boletín 229, enero 1985, p. 31.

chuca y San Juan Teotihuacán; en 1924 a Cuernavaca y en 1925 se organizó la línea Flecha Roja, que prestaba servicio a -- Puebla. (22)

VI

En lo que se refiere al desarrollo de los caminos y las carreteras, el presidente Plutarco Elías Calles creó la Comisión Nacional de Caminos, en 1925, esta Comisión se integró con representantes de las secretarías de Hacienda y de Comunicaciones y Obras Públicas y un tercero designado -- por los causantes, su función sería la administración de los fondos recaudados por un nuevo impuesto a la gasolina (23) -- estos fondos serían utilizados en la construcción de caminos, formación de proyectos y presupuestos, contratación, coordinación con autoridades judiciales y administrativas y conservación y uso de los caminos bajo su vigilancia. Se proyectaron cuatro categorías de caminos nacionales. 1.- Los que comunicarían la capital con puertos marítimos o fronterizos -- abiertos al tráfico internacional o con las capitales de los Estados y de los Territorios. 2.- Los que comunicarían las capitales de los estados entre sí o con uno de los Territorios. 3.- Los que estuviesen comprendidos en dos o más municipalidades del Distrito Federal o de los Territorios Federales; y 4.- Los que atendiendo a conveniencias generales, -- serían declarados caminos nacionales por el Ejecutivo Federal.

El gobierno de Calles contrató con la empresa Byrne Brothers Corp., la construcción de los caminos México-Puebla, México-Pachuca y México-Cuernavaca. Inicialmente los ingenieros mexicanos no participaron en las obras en forma activa, pero dos años más tarde el gobierno consideró que la Comisión Nacional de Caminos podía asumir la responsabilidad técnica y ejecutar los proyectos. A partir de 1928, los caminos de México han sido proyectados, construidos y conservados por ingenieros y compañías nacionales. (24)

En 1932 la Comisión Nacional de Caminos pasó a depender de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con el nombre de Dirección General de Caminos, y así funcionó hasta 1958.

En la década 1930-1940 se construyeron 3,503 kms. de caminos federales en cooperación con los estados, que sumados a los 1,426 km. ya existentes hicieron llegar la red a 9,929 km. (25)

En los años de 1941 y 1942 el gobierno del presidente Avila Camacho había emitido bonos de caminos, riego, ferrocarriles y electricidad, y en 1946 se hace una gran emisión caminera y de puertos libres, ello permite que en el sexenio de Miguel Alemán se acelerara la construcción caminera, debido a necesidades del comercio con Estados Unidos y a la nueva etapa de industrialización. De esta manera, en 1950, se llega a 21,422 kms. En este último año se trazan los --

troncales México-Cd. Juárez y México-Guatemala. Poco después se enlazan Durango con Sinaloa, el Istmo con Yucatán y se -- inauguran las supercarreteras México-Acazulco y México-Queré-
taro.

Durante la administración del presidente López -- teos (1958-1964) se concluyó la construcción de la carretera de cuota México-Puebla, que curiosamente sigue el antiguo ca-
mino real inaugurado en 1725. La carretera Querétaro-Celaya; la Durango-Mazatlán que facilita la salida de los productos-
de La Laguna y Delicias, y completa la ruta transversal de -
costa a costa, a partir de Matamoros. La carretera Villaher-
mosa-Champotón, que comunica los estados de Yucatán, Campe -
che Tabasco y Quintana Roo. La Carretera Tecate-Ensenada que
es parte de la carretera transpeninsular y que sería termina-
da años después. La carretera Guanajuato-Dolores Hidalgo -
San Felipe, que integró la red del Bajío y la de San Luis Po-
tosi a Río Verde que es parte del camino transversal Tampico
San Luis Potosí-Parra de Navidad. (26)

En enero de 1960 desapareció la Dirección General-
de Caminos y se crearon las direcciones generales de Cons-
trucción de Carreteras Federales, de Conservación de Carrete-
ras Federales y de Carreteras de Cooperación, dependientes -
de la Secretaría de Obras Públicas, las cuales colaboraban --
con la Comisión Nacional de Caminos Vecinales, que desde el-
4 de julio de 1960 sustituyó al Comité Nacional de Comunica-

ciones Vecinales. (27)

Para 1970, contabamos con 72,320 kilómetros de carreteras que comunicaban al 15% de las localidades del país, principalmente a las ciudades donde vivía el 55% de la población. Por este motivo se puso en marcha un programa llamado Caminos de Mano de Obra para la transformación de los 330 -- mil kilómetros de brechas, en caminos transitables todo el -- año, no se alcanzó el total pero si se logró hacer en 177 -- mil kilómetros para 1975, además, este programa tenía una do -- ble finalidad, la ya mencionada y la de utilizar mano de -- obra campesina que aliviaba en alguna medida el creciente -- desempleo en el medio rural. En cuanto a las carreteras de -- primer orden, se puso interés especial en la Costera del Pa -- cífico, que incluye la Transpeninsular de la Baja California; en las fronteras del Norte y del Sur; en la liga de los -- ejes del Golfo y del Pacífico en el extremo sureste de la Re -- pública; en las vías transversales de Chihuahua y Durango, a -- Sonora y Sinaloa y en el acceso a los sitios donde el gobier -- no instalaba plantas siderúrgicas, petroleras o de energía -- eléctrica. (28)

Para 1979 la red de carreteras del país tiene una -- extensión de 211,246 kilómetros, de los cuales el 31.1% son -- pavimentados, el 40.5% revestidos y el resto de terrace --- ría (29), como puede observarse en el Cuadro III.

El autotransporte no solamente vino a completar --

CUADRO III

EXTENSION DE LA RED NACIONAL DE CAMINOS 1925-1970

(Kilómetros)

Años	Terracerfias	Revestidos	Pavimentados	Total
1925-28	209	245	241	695
1935	1760	1918	1550	5228
1940	1643	3505	4791	9939
1945	2399	6342	3163	17404
1950	1365	5972	13365	21422
1955	3022	5891	18528	27431
1960	7029	10538	27331	44898
1965	8448	19373	34431	61252
1970 ^{1/}	8373	20703	42754	72329
1975	--	--	--	136218
1970 ^{2/}	--	--	--	211246

Fuente: 1/ La Economía Mexicana en Cifras 1970, México, Nacional Financiera S.A., 1972, p. 67.

2/ La Industria Automotriz en México, México Secretaría de Programación y Presupuesto, 1981, p. 48.

la obra integradora de los ferrocarriles sino que se convirtió en el principal mecanismo de integración y de comunicación de nuestro país. En otros países el ferrocarril y el autotransporte se complementan, en México el autotransporte pasó a sustituir al ferrocarril.

NOTAS

- (1) Rodríguez, Octavio, "La teoría del subdesarrollo de la CEPAL" Revista de Comercio Exterior, México, v. 20, num. 11, noviembre 1970, p. 1170.
- (2) Sunkel, Oswaldo y Pedro Paz, El subdesarrollo latino americano y la teoría del desarrollo, México, Siglo-XXI, 1970, p. 15-16.
- (3) Idem.
- (4) Ibid., p. 21-22.
- (5) Martínez del Río, Marita, El transporte en la historia de México, México, Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, 1972, p. 9.
- (6) Ibid., p. 22.
- (7) Santarriaga, Ana María, Transportes y dependencia en la historia de México, México, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M. Tesis profesional, 1984, p. 75.
- (8) Ortiz, Hernán Sergio, Los ferrocarriles de México. - Una visión social y económica, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974, p. 97.
- (9) Santarriaga, A., Transportes..., op. cit., p. 74.
- (10) Ortiz, H., Los ferrocarriles..., op. cit., p. 141.
- (11) Vernon, Raymond, El dilema del desarrollo económico de México, México, Diana, 1981, p. 58.

- (12) Sunkel, O., El subdesarrollo..., op. cit., p.63.
- (13) Bazant, Jan, Historia de la deuda exterior de México 1923-1946, México, El Colegio de México, 1968, - p. 152.
- (14) Vargas, Aurora, El nacionalismo revolucionario frente al imperialismo norteamericano 1910-1940, México, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M., Tesis profesional 1982, p.68.
- (15) Santarriaga, A., Transportes..., op. cit., p. 116.
- (16) Enciclopedia de México, t. XII, México, Enciclopedia de México, S.A., p. 414.
- (17) Las empresas del hombre 1932-1982, México, Banco Mexicano Somex, 1982, p. 226.
- (18) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Planeación, 1984.
- (19) Enciclopedia de México..., t.XII, op. cit. p. 206.
- (20) Anuntes para la historia del autotransporte, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1983, -- p. 13.
- (21) La economía mexicana en cifras 1970, México, Nacional Financiera, S.A. 1972, p.67.
- (22) Enciclopedia de México..., t. XII, op. cit., p. 207.
- (23) Dicho impuesto era de 3 centavos por litro, lo que -- proporcionaba menos de 400 mil pesos al mes, el Poder Ejecutivo convino en contribuir con una suma suficiente

te que proporcionara a la Comisión 1 millón de pesos por mes. Para 1927 se habían invertido casi -- 23 millones de pesos en la construcción de carreteras. En Dulles, John, Aver en México. Una crónica de la revolución 1910-1936, México, Fondo de Cultura Económica, 1932, p. 271.

- (24) Enciclopedia de México..., t. II, op.cit. p. 256.
- (25) Las empresas..., op. cit., p. 118.
- (26) Enciclopedia de México, t. II, op. cit., p. 257.
- (27) Idem.
- (28) Idem.
- (29) Las empresas..., op. cit., p. 203.

CAPITULO SEGUNDO

EL VEHICULO AUTOMOTOR COMO FACTOR DE INDUSTRIALIZACION

I

Contemplado con la ventaja que da la perspectiva del tiempo, el fenómeno histórico conocido como la Revolución Mexicana, tuvo como uno de sus propósitos a veces explícito, la mayoría de las veces implícito, el desarrollo y la modernización del país. Aún cuando éste había sido el esfuerzo de todos los gobiernos de México independiente hasta el final del Porfiriato, era evidente que México era un país rezagado respecto a los países líderes.

El movimiento revolucionario se plantea acabar con dicho rezago y uno de los mecanismos fundamentales sería el proceso de industrialización. Durante el conflicto armado estos propósitos obviamente tuvieron que ser pospuestos e incluso después de terminadas las acciones bélicas no podía pensarse con realismo en una política de industrialización concreta. La acción pues de los tres primeros gobiernos pos

revolucionarios, el de Venustiano Carranza, el de Adolfo de la Huerta y el de Alvaro Obregón, tuvieron como objetivo fundamental estabilizar el país liquidando las facciones revolucionarias rivales principalmente aquellas que por su base popular eran incompatibles con el proyecto capitalista que subyacía en la mente de los caudillos de la facción vencedora.

En estas condiciones la industria automotriz tenía que ocupar un lugar de privilegio en ese proyecto modernizador, pero igualmente tenía que ser pospuesto a que el país obtuviera el grado de consolidación necesaria para cristalizar. Por lo tanto, en los primeros 17 años en la aparición del automóvil (1908-25), éstos se introdujeron al país en forma de unidades completamente terminadas ya que la economía y el desarrollo del país no permitían tener plantas ensambladoras ni producir partes automotrices. Si bien, estos automóviles, empezaron a ejercer una influencia como complemento de las otras formas de comunicación, como los ferrocarriles, en la integración del país. Durante los años de la Revolución Mexicana y la Primera Guerra Mundial, la importación fué muy reducida debido al desorden que imperaba en el país y también a que las grandes plantas automotrices se encontraban en procesos de fusión y orientaban su aparato productivo a fines bélicos. De 1916 a 1926 las importaciones crecieron poderosamente y la intervención del Estado se limitó al control y al cobro de impuestos. (1)

El 10. de diciembre de 1924, el General Plutarco Elías Calles asumió la presidencia, su régimen encontró - todavía un país en bancarrota, donde la inestabilidad política había reinado por espacio de muchos años y donde el temor y la desconfianza hacían presa fácil a todos los habitantes. - En esta situación el nuevo régimen implementó una serie de - medidas que le llevaría a controlar el país y a dar confianza a sus habitantes para después lanzar un proyecto de desarrollo para el país basado en la instauración de un capitalismo moderno capaz de colocar a México a la altura de los - países desarrollados tanto en el aspecto político como en el económico y en el social. Llegó el momento en que las condiciones generales del país permitían plasmar en forma concreta el proyecto modernizador a que se ha hecho referencia y - Plutarco Elías Calles inició éste con gran entusiasmo.

Desde el punto de vista económico Alberto J. Pani, Ministro de Hacienda, buscó el saneamiento crediticio -- financiero y presupuestal, que logró nivelando los ingresos - y egresos por medio de la reorganización del sistema fiscal, el estímulo a las actividades económicas y la reestructura-- ción del crédito interno y externo.

Se buscó una mayor intervención del Estado en - la economía que se manifestó en una intensa actividad legislativa en las ramas minera, laboral, civil, fiscal, mercan-- til, administrativa, de crédito y petrolera. Se reglamenta-

ron muchas actividades, la legislación petrolera constituyó un factor crucial para intentar encauzar a México por la vía de la independiencia de los Estados Unidos. (2)

Todas estas medidas fueron el arma para lograr el establecimiento de un Estado fuerte que pudiera ejercer un mayor control político. El progreso y el desarrollo económico se convirtieron en los elementos legitimadores del sistema político mexicano. No se dejó de lado el hecho de que todos los proyectos callistas de desarrollo podrían ser factibles si se satisfacían, aunque fuera de forma limitada, las demandas de los sectores populares de la población ya que para lograr la construcción de un sistema económico moderno se necesitaba conciliar los intereses de todos los elementos de la sociedad. Esta misma idea de conciliación de intereses ha permanecido en los gobiernos posteriores a la Revolución como un propósito político y base del poder. (3)

Durante los años de su administración el Presidente Calles crea la institución bancaria, financiera y crediticia más importante, el Banco de México, con el propósito de que fuera capaz de estimular las actividades económicas y con la función de ser el único banco emisor. La creación del Banco de México se formó respondiendo a una necesidad que no podía posponerse por más tiempo y fue uno de los mayores logros del programa financiero del Presidente Calles. (4)

También se crea la Comisión Nacional Bancaria, que incluía -

representantes de la agricultura, el comercio y la industria; y que tenía la misión de vigilar todas las operaciones bancarias. La creación de estas instituciones marcó, en forma definitiva la intervención del Estado en la economía. La banca pasó a ser un órgano de control para la economía nacional.

Jean Meyer define la relación de la banca y el Estado de la siguiente manera:

"El lugar que ocupa la banca en la estructura del gobierno permitiría conocer el impacto que tiene lo económico en lo político, el desarrollo de la actividad económica del Estado, la desaparición de las fronteras, entre Estado y economía, Estado y empresarios. La política bancaria es parte del proyecto de desarrollo sobre el cual están todos de acuerdo, Obregón y Calles, los banqueros y la CROM, los políticos y los empresarios nacionales y extranjeros, el comercio de exportación e importación y los banqueros norteamericanos". (5)

La etapa del régimen del Presidente Calles fue un período de gran optimismo pues se inició con un despliegue espectacular de iniciativa y éxito en el campo financiero, llevando a cabo importantes reformas, siendo la más espectacular el establecimiento de la base sobre la cual se desarrollaría el país y que consistía de una gran empresa: el Estado Mexicano. (6)

El Presidente Calles se percató de que no podría llevar a cabo ningún programa serio de reconstrucción nacional sin la colaboración del capital extranjero, con la condición de que el inversionista foráneo sería objeto de un

tratamiento similar al de cualquier inversionista nacional y que se ceñiría a la legislación mexicana. Bajo estas condiciones llegan a México entre 1924 y 1928 varias grandes empresas trasnacionales como Ford Motor Co., Simmons, Colgate-Palmolive, British American Tobacco, International Match. - Con ellas se inicia el fenómeno de trasnacionalización (7) - de la industria manufacturera (8).

El Estado se declaraba colaborador del empresario privado, sobre la base de concebirlo como un elemento indispensable para el crecimiento económico nacional, y la - - unión de ambos significaría la consecución de un mismo objetivo: el desarrollo de México.

En el gobierno de Calles se invirtió una gran parte del presupuesto del Estado en la construcción de obras de gran magnitud para la época y los recursos disponibles, - que solo un empresario tan fuerte como él podría llevar a cabo, efectuando así las obras de infraestructura que necesitaba el país para el despegue económico planeado. La industria estaba igualmente ya en condiciones de comenzar a jugar su importante papel, y dentro de ella la rama automotriz.

A partir de 1925 se empiezan a sentar las bases de la industria ensambladora con la llegada de la Ford. (9) - En la década de los treinta se fortalece el mercado interno en general, se dan facilidades para la importación, se otorgan estímulos al ensamblaje local y se acelera la construc--

ción de la infraestructura indispensable para llevar a cabo los objetivos de desarrollo que se tenían para México. Como señala Miguel Wionczek

"En los años treinta el desarrollo general del país, así como el crecimiento de la industria petrolera, de la red de carreteras y el establecimiento de talleres de servicio y estaciones de gasolina impulsaron considerablemente la demanda de automóviles" (10)

En octubre de 1925, las tarifas de importación de partes completas de los automóviles fue disminuida en un 50% respecto a la tarifa que pesaba sobre los vehículos de importación armados en el extranjero, no se impusieron restricciones cuantitativas a la importación de vehículos o partes componentes, tampoco a un control de precios, ni requerimientos específicos sobre los programas de producción de las armadoras, e incluso durante 1926, fueron introducidas algunas exenciones fiscales por parte del Gobierno Federal; (11) todo esto revelaba el gran interés del Estado Mexicano por la industrialización. Y en otro orden de cosas, pero bajo la misma visión de interés estatal, cuando el Presidente Calles tomó posesión de la presidencia la nación se encontraba prácticamente sin carreteras "con excepción de las carreteras de mediana calidad a Toluca y a Puebla, casi no existían los viejos caminos de la Colonia, que el tiempo y la incuria habían convertido en torrenteras". (12) Para superar esta debilidad en 1925 se establece como se señala en el capítulo

anterior, la Comisión Nacional de Caminos con el fin de construir carreteras utilizando para financiarse el impuesto sobre la gasolina.

La diferencia en los costos de transporte de los carros armados y de las piezas para ensamblaje así como en los costos de mano de obra entre los Estados Unidos y México fueron muy importantes para facilitar la instalación de fábricas de ensamblado.

II

Durante la década de los treinta empezaron a proliferar las marcas y modelos. La General Motors se estableció en 1935 ensamblando varios modelos. (13) En 1938, Fábricas Automex ensamblando diferentes modelos de autos y camiones. (14) Entre 1936 y 1940 se importaron cerca de 80,000 unidades terminadas y se aumentó también el ensamble, aunque en menor medida.

Para 1940 se le presentó a México la coyuntura histórica de la Segunda Guerra Mundial, esto le permitió acelerar su ritmo de desarrollo industrial incrementando la exportación de manufacturas y materias primas. En 1941 se continuaba importando vehículos armados, pero la industria nacional contribuía ya con un 60% de la oferta total. Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, en México, al igual que en la mayoría de los países, el ensamble de vehículos su

frió una reducción muy considerable, pero a partir de 1946, al terminar el conflicto volvió a manifestar un desarrollo - acelerado que continuó en años posteriores. (15)

Entre 1926 y 1947 se instalaron en el país las primeras líneas de montaje, iniciándose el ensamblado con todas las piezas de importación. El apoyo gubernamental fué definitivo favoreciendo las importaciones sin restricción alguna.

Durante estos años la incipiente industria automotriz mexicana estuvo regida tanto por los movimientos de la economía nacional como de los de la mundial. Las condiciones económicas y políticas del país, tales como una nación pacificada con una estabilidad política que daba suficientes seguridades a la inversión tanto nacional como extranjera; además estaban las políticas económicas encaminadas a garantizar al inversionista, el Estado fomentó el crecimiento de la iniciativa privada, con estímulos fiscales -- principalmente, dándole un lugar preponderante en el proceso de desarrollo. También dió apertura al capital extranjero -- atrayéndolo a otros campos además de la minería y el petróleo donde ya se encontraba, como la industria automotriz. La expansión internacional de las grandes empresas automotrices en busca de nuevos mercados encontró en México las condiciones óptimas, además de las ya mencionadas, una mano de obra barata y el rápido crecimiento del mercado interno.

Miguel Alemán es el primer presidente que propo

ne un proyecto nacional claro y completo. Aprovechando las circunstancias que se le presentaron a México al terminar la Segunda Guerra Mundial, el gobierno alemanista se compromete a llevar adelante un programa para el crecimiento económico-acelerado, el ahorro nacional forzoso y la incipiente industrialización que se había producido durante el conflicto bélico, ofrecían prometedoras perspectivas para modernizar el aparato económico nacional. (16)

Durante los años de la Segunda Guerra y los iniciales de la posguerra se le había presentado a México un breve periodo de auge, debido, principalmente, a la exportación de materias primas y de alimentos a los países beligerantes. Sin embargo, se encontró en la imposibilidad de importar bienes de capital de los países desarrollados, empeñados, durante el periodo bélico, en la fabricación de armamentos y, durante el periodo de la posguerra, a la reposición de sus propios bienes de capital. Cuando las economías de los países desarrollados se normalizaron y ya no necesitaron importar materias primas y productos alimenticios en las cantidades en que lo habían hecho en el periodo inter y posbélico, unido ésto a un incremento de alrededor del 30% en los precios de los bienes de capital y al estancamiento o baja de los precios mundiales de las materias primas, la balanza de pagos empezó a experimentar un creciente déficit que sumado al rápido crecimiento de la población, determinó que la -

elevación del nivel de vida fuese extremadamente difícil. - Ante esta situación, cuando la disponibilidad de divisas se había reducido notablemente, fué necesario disminuir las importaciones. Uno de los renglones más importantes dentro de la economía es el que se refería a la importación de vehículos automotores; por lo tanto cuando la escasez de divisas se volvió un tanto crítica, la reacción lógica fué la restricción a la importación de dichos vehículos. El gobierno mexicano consideró que la fórmula más eficaz para evitar la importación de automotores sin restringir la oferta de éstos era propiciar el ensamblaje de los mismos.

III

Con el fin de seguir impulsando las actividades industriales a partir de 1947 se revitalizó el modelo de desarrollo iniciado en los treinta conocido como sustitución de importaciones estableciendo una política económica de restricción para importar autos armados del exterior y reduciendo los aranceles a la importación de partes y componentes - exigiendo a la vez la incorporación de partes nacionales relativamente sencillas, producción que empezó a surgir de manera incipiente en los años de la Segunda Guerra Mundial, - orientada al mercado de reposición fundamentalmente. En estos años iniciales de la posguerra se ensambló cerca del 90% de la oferta nacional.

Como se ha mencionado, desde 1925 se crea un programa para la construcción de carreteras pavimentadas como un instrumento de desarrollo económico del país, después de la Segunda Guerra Mundial y bajo la administración del presidente Miguel Alemán se da un impulso especial a la construcción de carreteras, creando con tal fin una Asociación (17) para promover su desarrollo con capital del Estado y de inversionistas nacionales y extranjeros. Casi la mitad de los préstamos contratados por Nacional Financiera de 1941 a 1951 se destinaron a Transportes y Comunicaciones por lo que se puede deducir que existe una relación directa entre el incremento de kilómetros de carreteras y los vehículos en circulación. (18)

En 1947 se establece un sistema de cuotas a la importación mediante el cual se asigna a las empresas un monto de importaciones en relación al monto del ensamblaje que realizaran. Se reducen nuevamente los aranceles aplicados a partes y componentes en relación con los asignados por importación de unidades completas y se establece la obligatoriedad de incorporar en los productos ciertas partes fabricadas en México. Este mecanismo fué importante para reducir las importaciones de manera sustancial; igualmente tuvo como efecto ampliar considerablemente el número de empresas ensambladoras. Esto no sólo benefició a las empresas ya instaladas sino también a las nuevas. (19) Para 1947 el número de -

estas plantas llega a 12. Durante la década de los cuarentas se instalaron Automotriz de México en 1941, International Harvester de México en 1944, Equipos Automotrices y Armadora Mexicana en 1945, Willys Mexicana y Automóviles Ingleses en 1946. (20)

Entre 1947 y 1950 se inició la producción de pequeñas partes y refacciones, por esta razón se abandonó la política establecida en 1947 de restringir la importación de autos terminados, y fué sustituida por restricciones a la importación de partes y componentes automotrices, que pretendiendo transformar las pautas de la importación automotriz, no lograron alterarlas significativamente debido a la casi inexistencia de la producción de partes en el país. (21)

La devaluación de 1949 y el constante aumento en los precios de los vehículos americanos llevaron al Estado a permitir la importación de vehículos europeos y japoneses más baratos y a establecer un control sobre los precios para debilitar la hegemonía del auto americano. Buscando también aumentar la participación del capital nacional en la industria, en 1951, se constituyó la empresa Diesel Nacional. (22)

Las consecuencias de este cambio en la política económica fueron rápidamente observables. La importación de autos y camiones terminados fué en 1950 de 15,778 unidades y en 1960 de 39,368 unidades. La producción total nacional -

fué en 1950 de 21,575 unidades y en 1960 de 49,807 unidades. (23) Como puede observarse en el cuadro I.

En 1951 se implantó un sistema de cuotas de producción (24) que distribuyó el mercado entre las diferentes ensambladoras y para tal fin se creó un Comité Consultivo. Se estableció un mínimo de componentes nacionales que se consideraron fáciles de incorporar. Los precios, que ya estaban bajo control gubernamental subieron año con año hasta 1958 en que fueron congelados.

Las medidas tomadas por el Estado contribuyeron a aumentar tanto el número de empresas importadoras de - - - vehículos como de marcas y modelos. Para 1958 existían 19 - empresas importadoras de las cuales 12 eran plantas ensambladoras y circulando por el país 75 marcas diferentes y aproximadamente 117 modelos. (25) También encontramos algunas empresas importadoras, como fué el caso de la Willys Mexicana, que en 1953 ensamblaba automóviles como Peugeot, Datsun, Jaguar y Alfa Romeo. (26) Esta multiplicidad creó serios problemas en el servicio, en las refacciones y sobre todo, en la incorporación de partes nacionales por la imposibilidad de la estandarización de los mismos y por esta misma razón se propiciaba la elevación de los precios.

En 1960 la industria automotriz era básicamente ensambladora ya que, en realidad, no existía todavía una industria fabricante de autopartes. Según estimaciones hechas

CUADRO I

PRODUCCION E IMPORTACION DE VEHICULOS DE MOTOR

1950-1965

Años	Producción			Importación		
	Automóviles	Camiones	Total	Automóviles	Camiones	Total
1950	10 384	11 191	21 575	9 620	6 148	15 778
1955	12 405	19 870	32 275	19 209	12 298	30 507
1960	28 121	21 696	49 807	32 666	5 702	38 368
1965	67 376	29 405	96 781	23 717	7 726	31 443

- (1) Incluye Importaciones a perímetros libres
- (2) Incluye autobuses y camiones con equipos especiales

Fuente: La Economía Mexicana en Cifras 1970, México, Nacional-Financiera, S.A., 1972, p. 151.

por diferentes autores la integración de partes y componentes nacionales no excedía de un 15% a un 20% y la fuga de divisas por este concepto alcanzaba los 1,200 millones de pesos anuales. (27)

Ante este panorama el Estado comenzó a emitir una serie de decretos, una de las finalidades era eliminar marcas y empresas de la producción y distribución de vehículos automotores. En 1959 se prohibió la importación de automóviles de lujo, con lo cual se eliminaron marcas como: Cadillac, Lincoln y Chrysler. (28) El 10. de noviembre de 1960 se expidió un decreto que establecía varias prohibicio- - nes. (29) los cuales motivaron el retiro inmediato de la Mercedes Benz y propiciaron la desaparición de otras marcas. - Ese mismo año se anunciaron los criterios que regirían la - concesión de cuotas de ensamble a las armadoras, (30) antes de entrar en vigor dejaron el país ocho marcas. (31) El 10. de mayo de 1961 el reglamento de ensamble se expidió, y poco después 14 marcas salieron del mercado. (31) Así se restrin- gieron las marcas y modelos, quedando 12 plantas ensamblado- ras y 24 modelos en 1962.

De esta manera se preparaba el terreno para la reestructuración de la industria automotriz y tratando de superar su desordenado crecimiento se empezaba a integrar, gracias a la unificación de fuerzas de los capitales nativo y - estatal para enfrentar, las directrices que había estableci-

do el capital de las grandes empresas extranjeras que operaban en México. De esta manera, los que eran trazos iniciales de una política para la industria automotriz, empezaron a definir las pautas de expansión que caracterizaron una década de desarrollo basado en la complementación del ensamblado -- con la producción de partes nacionales. (33)

NOTAS

- (1) Los automóviles completamente armados en el extranjero, se importaron en una cantidad promedio de 215 unidades anuales desde 1908 hasta 1916, cantidad que aumentó a 6,000 entre 1917 y 1925. En O.E.C.D., Development Centre. "Industrialization and Trade Project. Introduction to the mexican automobile industry", (preliminary draft), Paris, 1963, p. 1.
- (2) Vargas, Hernández Aurora, El nacionalismo revolucionario frente al imperialismo norteamericano 1910-1940, México, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M., Tesis profesional, 1983, p.170.
- (3) Ibid., p. 171.
- (4) Dulles, John, Ayer en México. Una crónica de la revolución (1919-1936), México, Fondo de Cultura Económica, 1982, p. 257.
- (5) Meyer, Jean, et. al., Estado y sociedad con Calles 1924-1928, México, El Colegio de México, 1977. (Historia de la Revolución Mexicana, 11), p. 184, 190.
- (6) Vargas, El nacionalismo... op. cit., p. 179.
- (7) El concepto de empresa trasnacional utilizado en este trabajo corresponde a "La empresa cuyo origen, dirección y propiedad corresponde a residentes de un país desarrollado de economía de mercado y que reali

- za actividades productivas a escala internacional".-
 En Fajnzylber, Fernando y Trinidad Martínez Tarragó,
Las empresas trasnacionales. Expansión a nivel mun-
dial y provección en la industria mexicana, México,-
 Fondo de Cultura Económica, 1976, p.9.
- (8) Krauze, Enrique, et. al., La reconstrucción económi-
ca 1924-1928, México, El Colegio de México, 1977, -
 (Historia de la Revolución Mexicana, 10), p. 18.
- (9) La planta armadora Ford quedó terminada en 1932.
- (10) Wionczek, Miguel, et. al., La transferencia interna-
cional de tecnología. El caso de México. México, -
 Fondo de Cultura Económica, 1974, p. 73.
- (11) Camarena, Margarita, La industria automotriz en Méxi-
co, México, Instituto de Investigaciones Sociales, -
 U.N.A.M., 1981, p. 21.
- (12) Puig, Casaurance J.M., El sentido social del proceso
histórico de México, p. 186. En Dulles, J., op. cit.,
 p. 263.
- (13) Cadillac, Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Opel y Pon--
 tiac. En O.E.C.D., op. cit. p. 2.
- (14) Plymouth, De Soto, Studebaker, Nash, Willys y camio-
 nes Dodge y Fargo. En Idem.
- (15) Wionczek, M., La transferencia..., op. cit., p. 73.
- (16) Medina, Luis, Civilismo y modernización del autorita-
rismo, México, El Colegio de México, 1982, (Historia

de la Revolución Mexicana, 20). p. 11.

- (17) En 1949 se constituyó la Asociación Mexicana de Camioneros (AMC), como una asociación civil para promover el desarrollo carretero. La formación de la AMC fue impulsada por International Road Federation de los Estados Unidos, agrupación que alentó este tipo de asociaciones en todo el mundo. La AMC estuvo constituida por muchas y muy diversas empresas, las cuales salieron beneficiadas por el desarrollo caminero: la industria automotriz, la industria de la construcción y otras que con el avance carretero abrían mercados, como la industria cervecera. Las empresas estatales que formaban parte de esta asociación eran Petróleos Mexicanos (PEMEX) y Banco de México. En Vizcaino, Mejía Manuel, Panorama de la industria automotriz en México, Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., 1982, p.21.
- (18) Ibid., p. 22.
- (19) Aguilar, García Javier, La política sindical en México: industria del automóvil, México, Era, 1982, p. 20.
- (20) Automotriz de México armaba el Hudson y el Renault; Automóviles Ingleses ensamblaba el Morris, el M.G. y los camiones B. M. C. En Camarena, M., La industria..., op. cit., p.22.

- (21) O.F.C.D. op. cit. p. 5.
- (22) Quiróz, José Othón, "Proletariado e industria automotriz. Una visión histórica". Ponencia presentada en el Coloquio de Historia del movimiento obrero en Mérida, Yuc., 3-7 sept. 1979.
- (23) La economía mexicana en cifras, Nacional Financiera, S.A., México, 1970, p. 151. Véase también la p. 121- el Cuadro 5.1, sobre el índice del volumen de la producción industrial).
- (24) Cuota básica de producción es el volúmen determinado de vehículos a producir para garantizar su operación económica. En Vázquez Tercero Héctor, Una década de política sobre industria automotriz. Pases para una nueva política, México, Tecnos, 1975. p. 26.
- (25) O.F.C.D., op. cit., p. 7
- (26) Vizcaino, Mejía Manuel, "Panorama de la industria automotriz en México", I.I.E., UNAM., 1982.
- (27) Camaerena, M., La industria..., op. cit., p. 23.
- (28) Revista de Comercio Exterior, diciembre 1961, p. 725
- (29) Entre las prohibiciones más importantes están:
- 1) Quedaba prohibida la importación de automóviles armados con excepción de las ciudades fronterizas.
 - 2) No se autorizaban cuotas de importación para el ensamble de automóviles cuyo precio de venta al --

público en unidad estándar excediera de \$ 55,000.00 y en camionetas tipo estándar hasta \$70,000.00.

3) Se prohibía la importación de material para ensamble de automóviles en sus modelos de lujo cualesquiera que fuera su categoría y en clase popular, económica y medio lujo. En "Nueva política en Materia de Automóviles", Revista de Comercio Exterior, noviembre 1960, p. 599.

- (30) Se asignó a cada empresa un monto de ensamble en proporción al número de partes elaboradas en México que incorporaran en los automotores. En Camarena, M., La industria..., op. cit., p. 30.
- (31) Abarth, Buick, Jaguar, Lancia, Mercury, Skoda, Moscovitch y Warthburg. En Revista de Comercio Exterior, diciembre 1961, p. 725.
- (32) Alfa Romeo, Anglia, Forward, Consul, De Soto, Fansa, Lloyd, M.G., Simca, Singer, Sunbeam, Vauxhall, Citroen y Studebaker, Idem.
- (33) Camarena, M. La industria..., op. cit., p. 25.

CAPITULO TERCERO

EL VEHICULO AUTOMOTOR COMO FACTOR DE CRECIMIENTO ECONOMICO

I

No se pueden entender plenamente los acontecimientos políticos, económicos, sociales y culturales de México, sin tomar en cuenta algunos puntos de suma importancia de las relaciones de nuestro país con el exterior, en especial con los Estados Unidos. Estas relaciones influyen sobre el acontecer mexicano al favorecer o entorpecer la actuación de ciertos grupos. Además juegan un papel muy importante en el comportamiento de la economía al alentar u obstaculizar con sus políticas las exportaciones, importaciones, inversiones extranjeras, créditos en el exterior, etc. Estas relaciones se ubican, a su vez, en un panorama internacional cuyos lineamientos son decididos por los países centrales y-

donde los países periféricos actúan únicamente como satélites sin tener poder de decisión sino, únicamente un margen de negociación que las circunstancias concretas hacen mas amplio o mas estrecho. En este contexto, y encontrándose México dentro del grupo de países periféricos, observamos como ha manejado ese margen de acción.

Las relaciones de México con Estados Unidos se vieron seriamente afectadas por la política nacionalista del presidente Cárdenas al grado que las indemnizaciones a los antiguos propietarios de las compañías petroleras y ferrocarrileras, en su mayoría norteamericanas, estuvieron detenidas hasta el año de 1941, porque las compañías arriba mencionadas no reconocían, ni siquiera, la legalidad de las expropiaciones. Con la entrada de los Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial se hacia urgente solucionar las divergencias entre las compañías norteamericanas y el gobierno mexicano, en estas condiciones, el gobierno de los Estados Unidos emprendió las negociaciones pertinentes con el gobierno mexicano sin esperar que las compañías afectadas se pusieran de acuerdo. En el mes de noviembre de ese mismo año, el gobierno norteamericano nombró una comisión que se encargaría de finalizar lo mas pronto posible las negociaciones que se referían a las indemnizaciones por las expropiaciones y al acuerdo sobre el pago de la deuda externa de México; un año después de iniciadas las pláticas se llegó a un acuerdo acep

table para ambos gobiernos respecto a las indemnizaciones y en cuanto a la deuda México reconoció que ésta ascendía a la cantidad de 49.6 millones de dólares. Después de arreglado este conflicto se empezaron a concertar algunos tratados comerciales bilaterales como el que se firmó el 23 de diciembre de 1942 y por medio del cual se levantaban las barreras estadounidenses al petróleo mexicano y se rebajaban las tarifas arancelarias en ambos países. Así se abría el mercado norteamericano para México. Este proceso parecía conveniente en su momento, pero el alto grado de dependencia al que fué sometido ha limitado seriamente su expansión ordenada y regular, la cual ha estado determinada por los intereses norteamericanos en primera instancia. (1)

En los últimos meses del año de 1946, bajo la administración del presidente Avila Camacho se empezó a sentir que la bonanza comercial para México tocaba a su fin y que el término de la guerra traería consigo el reinicio de la producción de bienes de consumo que se había suspendido para dar lugar a la industria bélica y que había sido una de las razones por la que los productos mexicanos habían tenido gran demanda y aceptación.

En el período presidencial de Miguel Alemán -- (1946-52) las relaciones con los Estados Unidos no varían sino hasta el inicio de la Guerra de Corea, época en la que la economía mexicana obtiene un favorecimiento, principalmente-

por la exportación de productos agrícolas. En esta época se da una franca apertura a las inversiones extranjeras facilitándoles la entrada y la instalación con un mínimo de requisitos ya que en ese momento las inversiones extranjeras eran vistas con gran optimismo y entusiasmo y era general la creencia de que contribuirían eficazmente al despegue tecnológico-industrial del país. A partir del sexenio alemanista las empresas extranjeras se establecieron físicamente dentro del territorio nacional, y se dedicaron, además de la extracción, a la elaboración de productos para el mercado interno-mexicano. (2)

La mayor vinculación con la realidad mexicana y el interés por el estado general de la economía interna de la que dependía para la venta de sus productos, provocaron un mayor interés por las relaciones con el sector oficial. Desde entonces, las inversiones extranjeras no dejarían de ser un factor importante en la economía nacional, no sólo por la alta concentración de riquezas que lograrían, sino por el peso político específico que desempeñaría. (3)

II

En el régimen ruizcortinista, a la problemática política se unió la situación general de la economía. Pasado el efecto favorable de la guerra de Corea sobre las exportaciones mexicanas, salieron a la superficie grandes obstácu -

los para el desarrollo del país como eran el escaso poder -- de compra de los trabajadores, el comportamiento de la inver -- sión privada, la dependencia excesiva de los mercados exte -- riores, etc. Ante estas circunstancias, al principio del -- sexenio se lanzó una política general de austeridad y se pro -- clamó la necesidad de contener el gasto público.

Para principios de 1954 se tenía delineada una -- política económica basada en alicientes fiscales, expansión -- del crédito, elevación del proteccionismo y devaluación de -- la moneda, todo ello con la intención de renovar el interés -- del inversionista privado para que elevara sus inversiones y -- también para retener los capitales en México. (4)

Se mantuvieron y ampliaron los instrumentos le -- gales de apoyo al sector inversionista creados a lo largo de -- los dos períodos presidenciales anteriores con lo que obtu -- vieron grandes beneficios los establecimientos privados de -- mayor capacidad financiera, particularmente, las inversiones -- extranjeras vieron una oportunidad para establecer sus filia -- les en México, especialmente en el ramo de la actividad in -- dustrial. Entre 1953 y 1956 los capitales aumentarían en un -- 60% y en un 119.6% en el ramo industrial. Todo ésto gracias -- a la Ley de Fomento de Industrias Nuevas y Necesarias del 4 -- de enero de 1955. (5)

La puesta en marcha del desarrollo estabiliza -- dor significó el retroceso del Estado frente a la iniciativa

privada y a las inversiones extranjeras directas. A pesar de ello la intervención del Estado en política económica fué decisiva para el crecimiento económico de la nación. La subordinación del campo a la industrialización se tradujo en estancamiento de los precios en la producción agrícola para facilitar y fomentar el desarrollo de la industria.

En el sexenio de Ruiz Cortines se fomentó la acelerada sustitución de importaciones, la llegada de las inversiones extranjeras directas y del turismo norteamericano, a favor de la expansión del mercado interno.

Después de la guerra de Corea la economía norteamericana vivió una fase de rápida expansión, con una mayor aplicación de tecnología agrícola y con la instalación de numerosas barreras arancelarias que afectaron directamente las exportaciones mexicanas tradicionales, tanto agrícolas como mineras. Así durante el periodo mencionado las exportaciones básicas siguieron perdiendo valor e importancia en el PIB total, como puede apreciarse en los cuadros I, II, III y IV, mientras persistía la falta de competitividad de las manufacturas nacionales en los mercados externos. Por otro lado las inversiones en industrias de sustitución de importaciones comenzaron a descender porque los bienes de consumo importados sólo representaban la quinta parte de las importaciones totales; la sustitución de importaciones tenía que variar la ruta hacia el área de los bienes intermedios y de

CUADRO I

PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) TOTAL Y POR SECTORES (millones de pesos 1960); PARTICIPACION DE CADA SECTOR EN EL TOTAL (porcentajes); CRECIMIENTO DEL PIB TOTAL.

Año	PIB	Primario	%	Secundario	%	Terciario	%	Crecimiento
1950	83 304	15 968	19.16	22 097	26.52	45 779	54.95	9.8
1954	102 924	19 093	18.55	27 309	26.53	57 393	55.76	9.9
1958	135 169	23 531	17.40	37 399	27.66	75 509	55.86	5.3
1960	150 511	23 970	15.92	43 933	29.19	84 127	55.89	8.1
1961	157 931	24 416	15.46	46 244	29.28	88 856	56.26	4.9
1962	165 310	25 339	15.32	48 783	29.51	92 857	55.16	4.6
1963	178 516	26 663	14.93	53 597	30.01	100 115	56.08	7.9
1964	199 390	28 669	14.37	61 990	31.03	110 949	55.64	11.6

Fuente: Jacob, Juan, México: Intervencionismo estatal 1940 - 1964, México, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M., 1963, p. 4.

CUADRO II

TASAS DE CRECIMIENTO DE LA INDUSTRIA 1920 - 1976

Periodo	Producto interno bruto ^{1/} %	Sector manufacturero ^{1/} %	Rama automotriz Terminal %	Auxiliar ^{2/} %
1920-1939	3.9	5.0	n.d.	n.d.
1940-1954	5.8	6.7	6.0	6.0
1955-1961	5.9	7.7	8.0	8.0
1962-1970	7.6	9.9	14.0	18.0
1970-1976	5.0	5.3	9.0	13.0

1/ Fuente: Cordera, Rolando y Clemente Ruiz, "Esquema de periodización del desarrollo capitalista en México", México, Facultad de Economía, U.N.A.M., 1979.

2/ Fuente: "Producción de autopartes presenta gran dinamismo", Examen de la situación económica de México, México, PANAMEX, - v.IV, num. 639, 1979, p. 87-99. En Aguilar, G. J., op. cit., - p. 122 - 123.

CUADRO III

COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO

(Millones de pesos)

Año	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial
1935	406	750	344
1937	614	892	278
1938	494	838	344
1939	630	914	284
1940 1/	669	960	291
1950	597	533	- 54
1954	788	660	-128
1956	1 071	850	-221
1957	1 155	758	-397
1958	1 128	756	-372
1959	1 006	756	-250
1960	1 186	786	-400
1961	1 138	844	-294
1962	1 143	944	-199
1963	1 239	987	-252
1964	1 493	1 068	-420
1965 2/	1 559	1 158	-401

1/ Fuente: Solís, Leopoldo, La realidad mexicana: retrovisión y perspectivas, México, Siglo XXI, p. 104-105.

2/ Fuente: Jacob, Juan, México: intervencionismo estatal 1940-1960, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M., Tesis profesional, 1983, p. 7.

capital con sus correspondientes niveles de inversión de tecnología y de riesgos financieros. En ese momento, la expansión económica de los Estados Unidos tomó un giro más agresivo, tendiente a favorecer la implantación de inversiones privadas estadounidenses en los países llamados en "vías de desarrollo".

En el periodo del presidente López Mateos, la estructura industrial del país registró cambios sustanciales. En esta época México entró en una fase de aumento demográfico que representó para el gobierno erogaciones no productivas de servicios sociales como escuelas, servicios sanitarios y otros satisfactores sociales. (6) El raquítico ahorro interno aunado a la concepción de un desarrollo basado en las inversiones extranjeras directas incrementaron los niveles de dependencia financiera y obstaculizaron el desarrollo mismo. (7)

La política económica del periodo se enmarcó dentro del desarrollo estabilizador en los puntos de control de cambios, estabilidad de precios, déficit estatal subsanado por la deuda, crecimiento moderado pero sostenido y proteccionismo a la iniciativa privada y al sector industrial. Con las habituales medidas de proteccionismo, como exenciones fiscales, elevados aranceles y tasas de interés bancario favorables a la industria, el mercado interno se convirtió en el principal motor del crecimiento económico. Esto tuvo

como consecuencia una importante disminución en el interés - exportador de los empresarios mexicanos que se despreocuparon por adecuar los niveles de calidad y precios a los mercados internacionales. Las entradas de divisas disminuyeron -- con lo cual se incrementaron las necesidades de capitales, a las que se recurrió en las plazas financieras internacionales. Asimismo, se favoreció el abaratamiento del capital, - en detrimento directo del factor mano de obra; se prefirió - favorecer la adquisición de maquinaria para la planta productiva que absorber los excedentes de mano de obra, considerables ya por la alta tasa de crecimiento demográfico. (8)

Dentro del marco de un país periférico la política económica del periodo tendió hacia la recuperación de las riquezas naturales del país y de los sectores claves de la economía, antes en manos extranjeras total o parcialmente; el caso más importante fue el de la energía eléctrica, - mexicanizada (9) en 1958.

III

En el caso concreto que nos ocupa, el Estado implató una política económica tendiente a una mayor regulación del complejo automotor la cual fue plasmada en el Decreto de Integración de la Industria Automotriz (Apéndice I) -- emitido el 23 de agosto de 1962 y después de numerosas e intensas negociaciones con las empresas transnacionales agrupadas en la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz --

AMIA.⁽¹⁰⁾

La "integración nacional" ⁽¹¹⁾ debía alcanzar, se con la fabricación en el país de los motores y los conjuntos mecánicos y con la incorporación de otros componentes de producción nacional en por lo menos el 60% de lo que se conoce como "costo directo de producción" ⁽¹²⁾ y que tendrían -- que cubrir cada una de las plantas terminales en la producción de sus vehículos.

Para ello se solicitó a las empresas que desearan continuar fabricando vehículos en México, que presentaran programas para alcanzar, no mas tarde del mes de septiembre de 1964, la incorporación de un 60% de contenido nacional en los vehículos producidos. ⁽¹³⁾ En una investigación hecha por Gerardo Bueno Ziriñ se calculó que "... el contenido nacional es de 36% a precios internacionales..." ⁽¹⁴⁾ Todavía sería mas bajo si se tomara en cuenta el contenido importado que a su vez tienen las autopartes mexicanas incorporadas a los vehículos. ⁽¹⁵⁾

En la opinión de Héctor Vázquez Tercero, la intención del Decreto mencionado fue que la integración nacional no tuviera un porcentaje alto porque se conocían las -- consecuencias que ésto había ocasionado en Brasil y Argentina. ⁽¹⁶⁾ Así, se supuso que una integración del 60% como -- paso inicial traería grandes beneficios a la industria automotriz y al país, tales como: precios razonables, mantenimiento de diferentes marcas y modelos y por lo tanto, --

estímulo al crecimiento de la demanda nacional. (17)

Las condiciones establecidas en el decreto eran de tal naturaleza y magnitud, que solo podrían cubrirlas las empresas que contaran con amplios recursos financieros, tecnológicos, comerciales y administrativos. Estos requisitos consistían fundamentalmente en que a partir de septiembre de 1964 quedaría prohibida la importación de motores ensamblados y solo se autorizaría la importación de partes a las empresas que presentaran programas bien detallados de fabricación local de motores; se debían especificar inversiones por realizar, partes que proveería la industria auxiliar, partes por importar, planes de asistencia técnica y licencias que se otorgarían a las empresas auxiliares. Algunas de las empresas que ensamblaban no acudieron a invertir y debieron retirarse del mercado, mientras que otras iniciaron sus actividades. (18) Si bien las compañías norteamericanas fueron hegemónicas en el inicio de la nueva etapa, las de origen europeo comenzaron a penetrar en los mercados latinoamericanos. (19) Las fábricas de vehículos pesados fueron eximidas de cumplir el decreto por considerar que en este renglón no existía la competencia observada en el anterior. (20) El resultado final de este proceso es un grupo de catorce empresas que tenían una producción anual de aproximadamente 6,000 unidades, cuando internacionalmente las escalas consideradas

rentables no debían ser menores a 80,000 vehículos al año. (21) Estas empresas controlaban la rama automotriz y en virtud -- del decreto, van a constituir la base del acelerado crecimiento de la industria automotriz.

La lucha por constituir una industria automotriz sobre bases más racionales y provechosas para el país -- no terminó ahí. En los siguientes años se elaboraron otros -- acuerdos y reglamentos que fortalecerían los objetivos planteados en 1962. En julio de 1963 fue emitida una Declaración de Exención la cual consideró a la automotriz como una industria "nueva y básica" y por lo tanto exenta de impuestos sustanciales. En octubre de 1969, se expidió un Acuerdo Federal que estableció un sistema de compensación de importaciones -- por exportaciones; el objetivo de este acuerdo fue reducir -- el gasto de divisas generado por las importaciones automotrices, que con el Decreto de Integración no solo no se habían -- reducido sino que habían crecido sustancialmente. Otro propósito era mejorar la balanza comercial mexicana, estimulando -- las exportaciones del sector. Se establecieron exenciones de producción (22) para los fabricantes que nivelaran sus importaciones con exportaciones de productos fabricados en el país; otra consecuencia importante del acuerdo sería ampliar el aprovechamiento de la industria auxiliar. En diciembre -- de 1969, 1970 y 1971, el Presupuesto de Egresos de la Federación en su Artículo 17, estableció exención de impuestos

equivalente al 100% en las importaciones de los fabricantes que cumplieran con los programas de integración aprobados. También se exime en 100% los impuestos federales sobre autos y camiones ensamblados en México. Los objetivos de esta política, según Aguilar García, ⁽²³⁾ fueron: estimular a las empresas al cumplimiento pleno de la integración; acelerar el desarrollo de la industria de autopartes; evitar el incremento de los precios y procurar "ganancias razonables" a los empresarios; adquirir maquinaria y equipo con el objeto de aumentar la productividad; cubrir las deficiencias de la producción de autopartes nacionales, en fin, lograr una mayor integración de tipo horizontal. ⁽²⁴⁾

En junio de 1970, el Estado emitió otro acuerdo con el objeto de ampliar las cuotas de importación de partes complementarias a los fabricantes que redujeron en términos absolutos los precios de venta de vehículos al público. Además de estimular a los fabricantes aumentándoles su cuota de producción.

El Decreto de Integración de 1962 y los subsiguientes acuerdos y reglamentos produjeron varios efectos: reducir el número de empresas ensambladoras; disminuir el número de marcas y modelos; iniciar la etapa de fabricación de vehículos; fomentar seriamente la integración del sector terminal; ampliar sustancialmente las inversiones productivas y la ocupación; reducir importaciones y promover expor-

taciones de productos automotores e impulsar la consolidación del sector auxiliar.

En el renglón de importaciones cabe señalar que el proceso fué paradójico, pues el decreto se había dado con el objeto de suprimir totalmente la entrada de vehículos armados, pero las importaciones se elevaron sustancialmente en virtud de los requerimientos de maquinaria como materias elaboradas y tecnología que necesitaba el proceso de producción. (25)

Como efectos globales, interesa destacar que el decreto de integración: 1) consolidó el desarrollo monopolista en la rama, en particular en el sector terminal; 2) consolidó y promovió al sector de autopartes, aunque sin elaborar un marco jurídico concreto para el mismo; 3) Consolidó el poder del grupo industrial en el sector terminal donde predominó el capital monopolista extranjero, le siguieron el capital estatal y el nacional privado. En el distributivo, formado sustancialmente en 1962-1972, predominó el nacional privado (26)

Los efectos de la política de integración fueron impresionantes. La demanda de vehículos en 1962 fué de 70,000 unidades y en 1970 fué de 180,000 unidades, por lo que la tasa promedio de crecimiento anual alcanzó el 13%. Las compras del sector terminal al auxiliar fueron de 400 millones de pesos en 1962 y de 3,000 millones en 1970; el aho-

pro de divisas generado por estas compras fue de 1,325 millones. A su vez, el sector auxiliar pagó a las ramas proveedoras (acero, aluminio, productos químicos y metálicos) un total de 300 millones de pesos en 1970. Las exportaciones del sector auxiliar también manifiestan un crecimiento sostenido: 222 millones en 1969, 500 millones en 1970 y 350 millones en 1972. El valor de la producción de la industria auxiliar fue de 1,300 millones en 1960 y creció a 4,000 millones de pesos en 1970. (27)

Algunas consecuencias de la política de integración fueron la ampliación de la base productiva de la industria y la incorporación de importantes sectores de capital nacional privado.

En este periodo se establecen la gran mayoría de las empresas auxiliares. Para 1970, suman 490 y en 1975 su número llega a 560, como puede observarse en el cuadro IV de las cuales 280 íntegramente producían para la industria automotriz y otras 280 lo hacen para diversas ramas. La estructura de la industria de autopartes puede verse en el cuadro V.

En octubre de 1972, el Estado mexicano emite otro decreto con el objetivo general de integrar y regular mayor proporción a la industria automotriz. El Decreto que fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz (Apéndice II), se propuso cumplir los siguientes objetivos:

CUADRO IV

CRECIMIENTO DEL SECTOR AUXILIAR 1960-1975

	1960	1962	1968	1970	1975
Valor de la producción	855	1 300	5 135	6 560	12 500
Capital invertido	1 150	2 000	6 250	6 720	- -
Ventas de producción nacional	246	364	2 650	3 440	10 000
Importación de autopartes	389	399	520	600	1 602
Exportación de autopartes			125	425	- -
Personal ocupado (Personas)	- -	- -	- -	56 000	70 000
Sueldos, salarios y Prestaciones	- -	- -	- -	1 000	3 300
Total de empresas	- -	- -	- -	490	560

Fuente: Análisis-1970. La economía mexicana, n. 150; Análisis-1975. La economía mexicana, pp. 211-15. En el último texto, se menciona que esta actividad se encuentra entre las tres más importantes del sector manufacturero y desde 1962 ha alcanzado un crecimiento anual del 24%. Los datos comprenden a 560 empresas. En AMIA, boletín-1976.

CUADRO V
ESTRUCTURA DEL SECTOR AUXILIAR, 1975
(porcentajes)

Rama	Número de establecimientos	Personal ocupado	Valor activos totales	Valor activos fijos	Materias primas con sumidas	Valor de producción	Valor agregado	Remuneración al personal
Carrocerías	29.6	11.9	6.2	5.5	7.9	7.4	7.2	7.3
Motores	6.1	20.7	22.0	19.8	20.8	19.9	18.5	20.4
Transmisiones y sus partes	3.4	11.6	16.2	15.9	13.0	11.0	8.4	10.6
Suspensiones y sus partes	10.6	7.0	5.1	3.7	6.9	6.1	5.2	5.3
Frenos y sus partes	6.4	6.5	4.8	4.5	4.4	4.6	4.4	5.2
Partes para sistema eléctrico	5.6	8.2	6.5	5.7	5.9	6.3	6.6	6.0
Partes y accesorios diversos	34.9	21.2	13.4	13.1	16.6	15.3	14.3	17.5
Partes para aeronaves	1.6	0.4	0.3	0.3	0.0	0.1	0.2	0.4
Llantas y cámaras	1.8	12.5	25.5	31.5	24.6	29.3	35.2	27.3
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: "Producción de autopartes presenta gran dinamismo", PANAMTX, En Aguilar, C.J., op. cit. p. 120.

Nota: No incluye la producción de acumuladores, cuyo valor fue 440 millones de pesos.

aumentar el empleo; crear una estructura de oferta de vehículos mas acorde con la capacidad de compra existente; incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de -- productos automotores; nivelar la balanza de pagos y generar divisas; aumentar la eficacia de la planta productiva; fortalecer la participación del capital nacional privado en la industria; los estímulos fiscales; y reducir los modelos de automotores.

Algunos de sus puntos mas importantes son: 1) - se vuelve a exigir un mínimo de 60% de integración nacional-respecto al "costo directo de producción"; 2) las empresas-terminales no podrán fabricar partes o componentes para el - mercado interno que puedan ser elaboradas por las empresas - del sector de autopartes; 3) todo lo referente a importaciones y exportaciones queda perfectamente especificado; 4) se limitan las líneas y modelos de vehículos. (28)

A partir de 1947 las empresas terminales debe - rán generar por lo menos el 40% de las divisas netas necesarias para cubrir la compensación con la exportación de productos automotrices fabricados por las empresas del sector - auxiliar y el 60% restante podrá ser cubierto con exportación -- ción de productos elaborados en las plantas de las propias - empresas terminales. También se establecen importantes estímulos fiscales como reducción del 100% del impuesto en algunos casos concretos.

Las empresas de autopartes deberán mantener una estructura de capital social en la que el 60% del mismo, como mínimo, sea de propiedad de mexicanos y esté representado por acciones nominativas. La integración nacional será de un 60% al igual que en la industria terminal.

Todas las exportaciones serán vigiladas por la secretaría de Comercio. Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, (29) que tendrá el carácter de organismo técnico y consultivo del ejecutivo federal en todo lo relacionado con la industria y el comercio automovilístico.

Con este decreto y su respectiva reglamentación que pretendió impulsar a otro nivel el desarrollo de la industria. En particular se trató de adaptar e incrementar la producción hacia el mercado exterior, como una medida de alivio a la balanza comercial del país, dado que para las industrias existentes, el mercado exterior constituyó una salida a la producción.

El período de 1962 a 1976 se caracterizó por un crecimiento acelerado y sostenido en los niveles de producción, ensamble, ventas y exportación; como lo indican los cuadros VI, VII, VIII y IX; se consolidó el proceso de monopolización en el sector terminal, como puede observarse en el cuadro X; también se consolidó la base productiva del sector auxiliar; se expandió considerablemente el sector distri

CUADRO VI

VALOR DE LA PRODUCCION EN EL SECTOR TERMINAL 1960-1977

(millones de pesos)

Año	Automóviles y camiones hasta 13 500 Kgs. de P.B.V.	Tractocamiones y autobuses integrales	Total
1960	1 781	- -	1 781
1962	2 118	- -	2 118
1965	4 026	- -	4 026
1970	9 581	902	9 483
1971	9 452	1 080	10 532
1972	11 039	1 120	12 159
1973	14 208	1 450	15 658
1974	18 210	2 073	20 283
1975	23 981	2 552	26 533
1976	24 907	2 337	27 244
1977	36 383	2 683	39 066

Fuente: AMIA.

Nota: Incluye las empresas siguientes: Chrysler, Ford, -
General Motors, International Harvester, Nissan, Vehículos
Automotores Mexicanos, Volkswagen de México, Kenworth Mexi
cana de autobuses, Fábricas Autocar Mexicana, Diesel Nacio
nal y Trailers de Monterrey.

CUADRO VII

VENTA ANUAL DE VEHICULOS 1960-1975

Año	Total	Automóviles	Camiones hasta 13 500 Kgs. de P.R.V.	Tractocamiones	Autobuses Integrales	Autobuses sobre chasis
1960	55 206	32 152	23 134	- -	- -	- -
1965	97 395	66 902	30 493	- -	- -	- -
1970	187 675	132 802	50 196	1 095	940	2 562
1971	207 506	140 526	53 097	1 293	954	2 846
1972	233 474	163 678	64 000	1 457	1 065	3 274
1973	262 102	178 191	76 665	1 783	1 245	4 218
1974	332 370	234 223	89 223	2 715	1 348	4 861
1975	345 897	231 108	104 067	2 747	1 664	6 311

Fuente: ANIA, boletín - 1976, p. 31.

CUADRO VIII

EXPORTACIONES DE VEHICULOS Y AUTOPARTES. 1970 - 1975

(Millones de pesos)

Año	Vehículos	\$	Autopartes	\$	Total
1970	2.0	0.6	456.0	99.4	458.3
1971	10.6	3.1	629.0	96.9	647.5
1972	71.6	7.1	948.4	92.0	1 020.0
1973	505.2	26.5	1 402.4	73.5	1 907.6
1974	558.5	23.5	1 822.8	76.5	2 391.3
1975	197.1	7.6	2 405.1	92.4	2 602.2

Fuente: ANIA, boletín 1976, p. 44.

CUADRO IX

EXPORTACION DE VEHICULOS 1974 - 1979
(Unidades terminadas)

1979	24 756
1978	25 828
1977	11 743
1976	4 172
1975	2 938
1974	19 117

Fuente: ANIA, boletín num. 169, 1980,
p. 27.

CUADRO X

DISTRIBUCION DEL MERCADO AUTOMOTOR. 1971 - 1979

Empresas		1971	1973	1975	1977	1979
Chrysler de México, S.A.	Penetración	17.2	18.9	19.5	20.9	21.63
	Absoluto	35.346	48.548	63.101	59.950	90.611
Diesel Nacional. S.A.	Penetración	2.0	1.8	3.8	2.6	4.23
	Absoluto	4.062	4.569	12.963	7.544	17.740
Fábrica de Autotrans- portes Mexicanos, S.A. de C.V.	Penetración	- -	- -	- -	- -	0.92
	Absoluto	- -	- -	- -	- -	.98
Ford Motor Company, S.A.	Penetración	19.8	17.1	16.4	17.6	17.77
	Absoluto	40.546	44.197	55.909	50.392	74.423
General Motors de Me- xico, S.A. de C.V.	Penetración	14.7	13.4	11.0	11.9	13.0
	Absoluto	30.206	34.706	37.311	33.988	54.466
International H. Mexi- co, S.A.	Penetración	0.4	0.3	0.4	0.3	0.25
	Absoluto	.741	.905	1.418	.917	1.931
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Penetración	8.6	9.0	9.1	10.6	10.57
	Absoluto	17.609	23.191	31.126	30.199	42.984
Renault de México, S.A. de C.V.	Penetración	7.3	5.6	5.6	6.4	3.79
	Absoluto	15.959	14.675	19.417	18.447	15.879
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V.	Penetración	6.8	6.7	6.8	6.0	6.09
	Absoluto	13.043	17.497	23.397	20.023	25.491
Volkswagen de México S.A. de C.V.	Penetración	23.2	27.3	28.4	22.8	22.24
	Absoluto	47.704	70.723	96.777	65.369	93.181
Total	Penetración	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	Absoluto	205.194	258.921	341.419	286.722	419.904

Fuente: IMIA, Boletín 1980, p. 142.

butivo; como se vé en el cuadro XI; en general, según varios autores, se podría considerar un periodo culminante para la industria automotriz.

En mi opinión, es precisamente en esta etapa - en donde se pudo haber evitado la catástrofe que sobrevino - en el periodo a continuación.

De acuerdo con los datos encontrados es imposible determinar con toda claridad si la integración nacional se llevó a cabo o no, todo depende del punto de vista con el cual se haga el conteo. Tanto los decretos de 1962 y 1972 - como los acuerdos que se dieron en ese lapso contienen la suficiente ambigüedad para poder ser adaptados a los diferentes intereses y necesidades del interesado,

En el decreto de 1962 no se estableció el número de marcas y modelos que podían fabricarse, no se indicó - qué otros tipos de componentes, además del motor, debían producirse, ni la forma en que se podía estructurar la industria con este propósito, y tampoco se estableció cuales serían los medios para el control de precios.

Las circunstancias históricas determinaron un cambio en la estructura comercial del México de 1962, ya no se podía continuar con una política económica de solo comprar y vender; se presenta como una necesidad histórica dar el paso hacia la industrialización, hacia la fabricación de bienes intermedios y después bienes de capital. Fue una búsqueda

CUADRO XI

ALGUNOS DATOS DEL SECTOR DE DISTRIBUCION, 1975

Rama automotriz. México

Activos totales	16 584 millones
Ingresos	27 282 millones
Personal ocupado	54 000 personas
Salarios, sueldos y prestaciones	2 056 millones
Centros distribuidores en la República Mexicana	1 049

Fuente: AMIA, boletín 1976, p. 94.

queda para entrar en el desarrollo pleno siguiendo el modelo internacional, de esta manera México planea su industrialización y así entra la industria automotriz por ser una de las más dinámicas dentro del marco de los países capitalistas.

En el momento en que se emitió el Decreto para la Integración de la Industria Automotriz se utilizaron los medios existentes, no se sabía si la industria automotriz terminal se iba a interesar y si la industria nacional tendría capacidad de respuesta, sin embargo, había que dar el paso para iniciar un proceso que se creía culminaría con la integración nacional.

En este punto considero que desde ese momento se podía haber previsto que la integración nacional en automóviles era impracticable, ya que la fabricación de automóviles implica una alta inversión de capital y de tecnología que sólo resulta costeable si la producción alcanza niveles muy elevados. No así, la fabricación de camiones y autobuses donde el diseño no cambia cada año, y por lo tanto, los niveles de producción se reducen considerablemente. Hoy en día, una planta con una producción anual de 30,000 camiones es consteable y en autobuses una producción de 1,000 unidades al año, ya se considera una planta importante. (30)

Se pudo haber considerado una serie de factores que eran de importancia capital.

1.- El mercado interno no podría generar la demanda para que

la producción de automóviles fuera costeable, en esas condiciones, habría que salir al mercado externo el cual exige para tener competitividad, un alto grado de tecnología, que México tendría que importar, y una inversión de capital que el inversionista mexicano no estaba en condiciones de hacer, - por lo tanto era muy aventurado pensar que se podría llegar a una integración nacional, ni aun del 60% como se exigía en los decretos mencionados.

2.- Para ese momento el país ya se encontraba comunicado - por medio de carreteras en sus principales puntos, capitales, ciudades y puertos importantes, algunos puntos turísticos y principales ciudades fronterizas. La decisión de unir al - país por carretera y que la mayoría del transporte se hiciera por este medio, se había tomado hace muchos años y para - la década de los sesentas ya era una realidad. El transporte colectivo y de carga en general se viene haciendo por carre- tera desde la década de los treinta y esto no se podía eva- dir. Considero que este elemento era determinante para le- gislar en cuanto a industria automotriz, tenía que haberse le- dado un tratamiento especial y poner las bases para llegar a una integración nacional del 100%, exigiendo con toda la du- reza necesaria para que se lograra este objetivo fundamental. Con miras, desde luego, a cubrir una necesidad nacional, aun que posteriormente se podría pensar en un mercado externo.

3.- La industria automotriz está formada por cuatro renglo-

nes que tienen la misma importancia. Sin embargo los cuatro necesitan diferentes reglas y leyes para actuar. Están interrelacionados y se determinan unos a otros. Estos son: -

a) Sector terminal, es el encargado de fabricar, ensamblar y cubrir el mercado interno y externo, en términos de vehículos automotores agrupados en cuatro áreas: automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses. (31) Las empresas que forman este sector son catorce, de las cuales siete producen automóviles y camiones, seis fabrican tractocamiones y tres se dedican a la producción de autobuses, (32)

b) Sector auxiliar, éste se dedica a producir autopartes y componentes automotrices para el consumo del sector terminal, para la exportación y para el consumidor en general. Este sector es muy amplio, heterogéneo y ha permanecido disperso porque el mercado para el cual produce así lo exige ya que hay tantas marcas y modelos que es difícil buscar una participación más homogénea de esta parte de la industria.

c) Sector distributivo, lo forman las agencias distribuidoras y los talleres autorizados que están contratados por las terminales por medio de concesiones. En el año de 1975, estos distribuidores autorizados vendieron un total de 341,526 unidades; en ese momento, el sector contaba con 1,049 centros distribuidores localizados en todas las entidades federativas del país. (33)

d) Sector de servicios y usuarios, éste comprende una gran-

cantidad de talleres mecánicos, comercios de refacciones, comercios de aceites y accesorios, centros de servicio independientes, etcétera. Es muy importante en cuanto a ocupación de personal, ventas, ingresos e importación. Es un sector - en el cual sus miembros están reunidos en la Cámara Nacional del Autotransporte y por su peso político e influencia, tienen gran libertad de acción. Se ha legislado para controlar los sectores terminal, auxiliar y distributivo, pero se ha - dejado a un lado a todos aquellos que se agrupan en este sector, lo que ha sido un lamentable error.

CUADRO XII

FUERZA DE TRABAJO EN LOS DISTINTOS SECTORES DE LA INDUSTRIA
1960 - 1976
(miles de personas)

Año	Industria			
	Total	Terminal	Auxiliar	Comercio
1960	10 600	7 100	3 500	n.d.*
1965	65 000	17 000	25 000	23 000
1970	130 000	29 000	57 000	44 000
1973	145 000	40 000	60 000	45 000
1975	164 939	40 939	70 000	54 000**
1976	163 795	39 795	70 000	54 000

Fuente: AMIA, ANPPA, CAHACINTRA, ANPPA. En Aguilar, G.J., op. cit., p. 121.

* n.d. = No hay datos.

** Para 1975 los salarios nominales en el sector terminal sumaron 3 620 millones de pesos; en el auxiliar, 3 300 millones de pesos; y en el distributivo, 2 956 millones de pesos.

NOTAS

- (1) Torres, Ramírez Blanca, México en la segunda guerra mundial, México. El Colegio de México, 1979, (Historia de la Revolución Mexicana, 19), p. 32-58.
- (2) Jacob, Juan, México: Intervencionismo estatal 1940-1960, México, F.F.L., UNAM, Tesis profesional 1983. p. 92-93.
- (3) Vernon, Raymond, El dilema del desarrollo económico de México, México, Diana, 1981, p. 119.
- (4) Pellicer de Brody Olga y José Luis Peyna, El afianzamiento de la estabilidad política, México, El Colegio de México, 1981, (Historia de la Revolución Mexicana, 22), p. 14 - 15.
- (5) Ibid, p. 28 - 30
- (6) Vernon, R., El dilema..., op. cit. p. 133 -136.
- (7) Padilla, Aracón Enrique, México: desarrollo con pobreza, México, Siglo XXI, 1982, p. 75 - 77.
- (8) Solís, Leopoldo, Alternativas para el desarrollo, - México, Joaquín Mortíz, 1980, p. 90, y La realidad-económica mexicana: retrovisión y perspectiva, México, Siglo XXI, 1970, 104-105.
- (9) Entendemos por mexicanizar la propiedad de por lo menos el 51% de cualquier empresa por parte de mexicanos.
- (10) La Asociación Mexicana de Industria Automotriz --

(AMIA), se constituyó en enero de 1951, con el fin de agrupar a las empresas armadoras de vehículos -- automotores y actuar como representante del ramo empresarial ante el Estado y ante la industria automotriz auxiliar.

- (11) El grado de integración nacional "es el porcentaje -- que representa el resultado de restar el valor de -- las materias primas y componentes de importación del "costo directo de producción" respecto a este mismo "costo". En Vázquez Tercero Héctor, Una década de no-lítica sobre industria automotriz. Bases para una -- nueva política, México, Tecnos, 1975, p. 29.
- (12) Por "costo directo de producción" se entiende:
- a) materias primas y componentes,
 - b) combustibles y materiales auxiliares,
 - c) energía utilizada, y
 - d) depreciación de maquinaria y equipo. En Vázquez, - Una década..., op. cit., p.29.
- (13) Esta forma de calcular la integración nacional es - inadecuada para medir el ahorro de divisas, --que es- lo que verdaderamente se pretendía--, pues se toma co mo contenido nacional el costo de producción en México, que es muy elevado. Según Héctor Vázquez Tercero la fórmula del "costo directo de producción" equivaldría "a mayor ineficacia en la producción local -

mayor integración aparente pero no real" Por tanto, el requisito del 60% de integración nacional en la producción de automóviles y camiones en la práctica, significa un contenido nacional a precios internacionales muy bajo.

- (14) Pueno, Ziriñón Gerardo, "La industria siderúrgica y la industria automotriz" El Perfil de México en 1980, v.2, México, Siglo XXI, p. 94.
- (15) En algunos países se acostumbra determinar el grado de integración nacional computando las partes nacionales incorporadas en los vehículos a su valor de origen (lo que cuestan en el país donde es originario el vehículo) y no a su costo local.
- (16) La determinación de Brasil y Argentina de una alta integración de productos nacionales había provocado a) elevados precios en los vehículos y b) congelación de los modelos. En Vázquez, Tercero, Una década..., op. cit. p. 29
- (17) Ibid. p. 30.
- (18) Las empresas autorizadas fueron: Ford Motor, General Motors, International Harvester, Nissan Mexicana, Volkswagen de México, Vehículos Automotores Mexicanos, Diesel Nacional, Fábricas Automex y Fábrica Nacional de Automóviles, esta última cerró su línea de producción en 1970.

- (19) Lifschitz, Edgardo, "Comportamiento y proyección -- de la industria de automotores en América Latina", - Revista de Comercio Exterior, México, v. 32, núm. 7 julio de 1982, p. 779.
- (20) Estas fábricas fueron: Trailers de Monterrey, Autocar Mexicana, Kenworth Mexicana, Mexicana de Autobuses, Trailers del Norte y Víctor Patrón.
- (21) Lifschitz, E. "Comportamiento...", op. cit., p. 779
- (22) Entendemos por "extracuota", una cantidad adicional de unidades sobre su producción permitida.
- (23) Aguilar, García Javier, La política sindical en México: industria del automóvil, México, Fra, 1982 - p. 25.
- (24) Integración horizontal significa establecer empresas de autopartes con capital nacional y/o estatal, sin que estén directamente subordinados a las necesidades de las ensambladoras internacionales. Por integración vertical entendemos el que una empresa extranjera instale una planta ensambladora y las diversas fábricas de autopartes. En Aguilar, G.J., política..., op. cit. p. 22.
- (25) Ibid., p. 24, 26.
- (26) Ibid., p. 24
- (27) Idem.
- (28) Las empresas productoras de autos populares solo -

podrán producir vehículos de este tipo, los productores de tipos compactos estándar y deportivos no podrán producir vehículos pesados, podrán producir los tipos líneas y versiones que autorice la Secretaría de Comercio. Para ampliar información consulte Apéndice II, Cap. IV, Artículos 17, 18, 19 y 20.

- (29) La Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz quedó integrada de la siguiente manera: tres representantes de Hacienda, un presidente que sería el mismo subsecretario de Industria de la Secretaría de Comercio y un secretario que sería el director general de Estudios Hacendarios y Asuntos Internacionales de Hacienda. Cfr. Apéndice II, Art. 40-45.
- (30) Entrevista con el Subdirector de la Industria Automotriz, SEPAPIN, Ing. Juan Wolffer Pallares. (1977-1978).
- (31) Los automóviles son de cinco tipos: populares, compactos, estándar, de lujo y deportivos. Los camiones son vehículos que transportan diversos objetos. Los tractocamiones incluyen los transportes de gran peso en largos recorridos. Los autobuses son los destinados al transporte colectivo. Tomado de Aguilar G.J., op. cit., p. 27 - 28.

- (32) Fábricas de automóviles, camiones, tractocamiones-- y autobuses: Chrysler, Ford, General Motors, Nissan - Volkswagen, Diesel Nacional, Vehículos Automotores - Mexicanos, International Harvester, Trailers de Monterrey, Víctor Patrón, Kenworth Mexicana, Autocar - Mexicana, Trailers del Norte.
- (33) A Chrysler corresponden 147, a Ford 126, a General-Motors 112, a International Harvester 63, a Nissan-Mexicana 100, a Vehículos Automotores Mexicanos 91, a Volkswagen 205, a Diesel Nacional (Dina Renault)- 205. En Aguilar, G.J., La política..., op. cit. - p. 28 - 30.

CAPITULO CUARTO

EL VEHICULO AUTOMOTOR COMO FACTOR DE CRISIS

I

Dentro de la economía de los países capitalistas la industria automotriz está considerada como "industria estratégica" porque ha actuado como dinamizadora del desarrollo, como promotora de empleo y como núcleo en donde se inicia el enorme efecto multiplicador, esto significa que esta industria arrastra en su camino una gran cantidad de elementos que toman parte en el proceso de fabricación, mantenimiento y operación de un vehículo; porque este proceso prolonga sus influencias a otros espacios de la producción debido a que sintetiza las labores de diferentes industrias. El vehículo automotor se relaciona con industrias como la petrolera y la petroquímica, la industria del hierro y el acero, la industria huleira, la industria del vidrio, etc. En el mundo moderno el automóvil se manifiesta y subordina la vida y los procesos de diferentes sectores. El automóvil domina y marca los ritmos de crecimiento de las carreteras, autopistas, estacionamientos, gasolineras, de pequeños y medianos -

talleres de servicio, refaccionarias, etc. La vida cotidiana está llena de grandes y pequeñas instituciones que cimentan su existencia al lado de los vehículos automotores como los autobancos, los autoservicios, los cuidadores de autos, los estacionómetros, los limpiadores de parabrisas y de autos, los vendedores y hojalateros ambulantes, etc. Todos ellos son indispensables para que "giren las ruedas" del mundo moderno. Desafortunadamente existe gran dificultad para cuantificar el total de personas que perciben un ingreso que proviene de la industria automotriz, de miles de pequeños "negocios" regados por toda la República Mexicana. También resulta muy difícil cuantificar las divisas que salen del país -- por concepto de "contrabando", para adquirir autopartes en el extranjero. Por todo lo anterior me atrevo a asegurar que el vehículo automotor es el núcleo mismo del desarrollo capitalista, la sociedad contemporánea no puede entenderse sin el vehículo automotor y todo lo que representa. Las ciudades del siglo XX han sido planeadas y construidas en base a su relación con el vehículo automotor. "El mundo urbano todo, transita a la velocidad y cadencia del automóvil" (1) Su influencia abarca además del aspecto material que he señalado, otros aspectos de la vida humana como la política y el desarrollo mismo de la sociedad capitalista de este siglo.

Tomando en cuenta todo lo anterior, la industria automotriz mexicana parecía haber sido hasta 1976 una -

industria muy dinámica dentro de la economía nacional y si nos atenemos al crecimiento de la industria hubiera parecido absurdo suponer que en algún momento podría actuar en contra de la economía nacional, aunque como he señalado anteriormente, hubo elementos que no se les dió la importancia suficiente y que ya marcaban desde el inicio, contradicciones que en algún momento empujarían a la industria automotriz al desastre y con ella a la economía nacional, por la importancia que dentro de ella tenía esta industria.

Veamos cual fue el comportamiento de la industria automotriz en los últimos años y como se convirtió de una de las industrias dinamizadoras de la economía en la parte de la misma y que colaboró a llevarle a la peor crisis en la historia de México.

En los últimos años se ha tratado de implementar una serie de políticas encaminadas a una cada vez mayor integración nacional en la industria automotriz, como una solución viable y operativa; se ha pretendido que los vehículos terminados tengan cada vez menos partes importadas y que tales importaciones se compensen con exportaciones para que se equilibre la balanza comercial del sector y sea autosuficiente en divisas. Pese a estos intentos el déficit ha ido aumentando. Si recordamos el funcionamiento del sistema Centro-Periferia, observaremos que aun con todos los enconados esfuerzos por corregir los desequilibrios de la industria --

automotriz mexicana, ésta ha actuado como un ancla dentro de la economía nacional obstruyendo el desarrollo de otras industrias supeditandolas a su propio desarrollo y acelerando la crisis económica que hasta ahora sufrimos.

La información consultada me ha llevado a la conclusión de que sí hubo cierto avance en el grado de integración, y sí aumentó la exportación pero ninguno de los dos requerimientos lograron los niveles exigidos por el Decreto de 1972 y que eran indispensables para lograr una mejoría en el sector.

II

El 20 de junio de 1977, el ejecutivo federal por medio de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial (SEPAFIN), emitió un nuevo decreto para el Fomento de la Industria Automotriz (Apéndice III) con el cual se pretendió reforzar lo anteriormente exigido por medio de algunas modificaciones como la liberación de precios; la eliminación de las cuotas de producción como medio de control gubernamental y por la obligación de compensar las importaciones por exportaciones cuestión que se venía exigiendo desde el Decreto de 1972. La política de liberación de precios seguida por el Estado redundó en un encarecimiento muy significativo de los vehículos. Como puede apreciarse en los cuadros I y II.

"Los ingresos por ventas advicieren mayor

CUADRO I

PRECIOS DE LOS AUTOMOVILES POR MODELO ^{a/} 1974-1979
(miles de pesos)

MODELOS	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Volkswagen Sedán	35.1	46.1	53.1	87.0	102.2	111.2
Datsun Sedán	37.2	54.4	59.4	103.0	121.7	136.5
Datsun Wagon	41.5	65.4	66.8	115.8	137.6	147.6
Renault 12 TL	44.4	55.9	62.1	109.8	129.2	148.6
Duster/Volare	50.0	61.9	68.5	132.0	147.3	163.7
Dodge Dart	55.6	67.2	77.4	139.4	154.2	172.5
Maverick/Fairmont	56.6	64.0	61.0	130.1	153.4	173.5
Chevi Nova	53.6	76.3		130.6	150.2	- -
Rambler American	49.2	65.7	71.3	126.9	153.4	167.3
Guayín American	58.9	69.2	77.4	137.1	169.9	185.7
Galaxie/LTD	92.5	123.9	138.1	242.4	273.6	339.1
Impala/Caprice	94.4	127.5	145.2	272.5		386.4
Mónaco/Le Baron	95.0	122.3	156.2	280.7		

a/ Se incluye únicamente el tipo austero. Para 1979 los precios se tomaron al mes de julio de ese año. Para los años anteriores los precios son a octubre del año anterior.

Fuente: La industria automotriz en México, México, S.P.P., 1981, p. 143.

CUADRO II

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR 1980 - 1984

Año	Nacional	Incremento %	Automóviles	Incremento %	Camiones	Incremento %
1980	155.0	- -	142.9	- -	144.0	
1981	213.1	37.0	184.2	28.9	194.1	34.8
1982	423.8	92.8	331.2	79.8	399.1	100.8
1983	766.5	80.9	689.9	108.3	699.4	107.5
1984	1 092.3	42.5	975.9	41.4	1 350.3	66.8

Fuente: "La Industria Automotriz: de la Bonanza a la Crisis", El Financiero, México, num. 4, 17 de enero de 1985, p. 9.

relevancia, habida cuenta que la política de precios ha sufrido profundas modificaciones; aun antes de la puesta en práctica de las medidas de fomento a la integración nacional, los precios eran rígidamente controlados, por lo que tuvieron poca variación hasta 1971. En 1972 se autorizó un aumento importante que se repitió nuevamente en 1973, 1974 y 1975, lo que se completó con el Decreto de Fomento a la Industria Automotriz, el 20 de junio de 1977, que además de hacer mucho más liberal la fijación de precios, estableció que a partir del año modelo 1978, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, fijaría un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz, del cual se asignaría una cuota a cada empresa en función de su balanza de divisas histórica, del grado de participación mexicana en su capital y del grado de integración nacional de sus vehículos". (2)

En cuanto a la integración nacional, en el mencionado Decreto se considera que esta "ha alcanzado, en términos generales los niveles de desarrollo que se fijaron en las disposiciones hasta hoy vigentes" [20 de junio de 1977] (3) y "Que el grado de integración nacional de los vehículos se ha visto afectado por el cambio de paridad de nuestra moneda". (4) Este último punto se explica por la fórmula que se utiliza para cuantificar la integración nacional y que fué ampliamente comentada en el capítulo II.

Como se ha dicho antes, la industria automotriz mexicana ha representado uno de los renglones más importantes dentro de la economía nacional y como tal, sus efectos sobre ella tanto para beneficiarla como para perjudicarla son enormes.

A partir de 1978, la estructura del mercado-

interno, sufrió un cambio provocado, en esencia, por el auge petrolero mexicano que derramó sus beneficios sobre la sociedad, por esta razón aumentó la demanda de autos, camiones y autobuses. Para dar satisfacción a esta demanda se recurrió a la importación como una medida temporal, mientras se hacían los arreglos necesarios para ampliar las instalaciones existentes y así poder cumplir con las exigencias del mercado. Así, a la explosión productiva provocada por la riqueza petrolera se le dió respuesta por medio de la importación. Las plantas automotrices solicitaron un tiempo razonable para adecuar sus plantas productivas, se estableció un sistema de créditos en el que de acuerdo a la inversión se les permitió que utilizaran cantidades extraordinarias de divisas avaladas por las que generarían en cuanto sus nuevas plantas estuvieran listas para producir. En esta ocasión, el tono de las negociaciones fue diferente porque el gobierno exigió a las terminales que abrieran nuevas plantas, no que se ampliaran las ya existentes. (5) Hay que tomar en cuenta que los tiempos de maduración y negociación para estas grandes inversiones equivalen a años, además, estas operaciones coincidieron exactamente con el crecimiento desorbitado de la demanda nacional.

Como hemos visto, el transporte en México se hace en mayoría abrumadora por carretera, y en estos años de la "riqueza petrolera", se abrieron enormes centros petro

leros que dieron empleo a mucha gente nueva, el transporte-- de material desde y hacia estos centros, un aumento en la -- percepción económica de mucha gente y la incorporación de -- nuevas capas medias fueron las principales razones para au -- mentar la demanda de los vehículos automotores, situación -- que amplió el mercado interno en forma importante.

El arreglo que el gobierno acordó con las compañías terminales fue que en cuanto estas empezaran a produ-- cir en sus nuevas plantas, se comprometían a cubrir sus necasidades de divisas por medio de la exportación, es decir, -- que llegarían a ser autosuficientes en divisas para así po -- der corregir el desequilibrio en la balanza comercial que venía arrastrando la industria automotriz y que no habían po -- dido solucionar. Este era un proyecto que a largo plazo paracía viable y funcional, pero todo el plan estaba fincado sobre algo que México, en su condición de país periférico, no -- podía controlar, la estabilidad del precio del petróleo y -- cuando el mercado petrolero se debilitó, obligó a México, en junio de 1971 a reducir 4 dólares por barril de petróleo de -- exportación, ⁽⁶⁾ el proyecto económico que el gobierno mexi -- cano había iniciado se vino abajo estrepitosamente, arras -- trando en su caída a la economía nacional en su conjunto.

Entre 1973 y 1981 el crecimiento de la deman -- da fue tan acelerado y la industria estaba tan poco prepara -- da en términos de capacidad instalada, que no solamente tu --

vieron que hacerse importaciones sin precedentes de partes y componentes, sino que incluso hubo años en que tuvieron que importarse tractocarriones terminados. Por otro lado las exportaciones no crecieron a los niveles esperados, tanto por la contracción de los mercados extranjeros, como por la falta de competitividad de nuestros productos.

III

Para facilitar el análisis sería necesario considerar por separado los elementos principales que integran la industria automotriz: propiedad, producción, empleo, producto interno bruto, ventas y balanza comercial.

Lo que se refiere a propiedad, a partir del decreto de 1962, el capital nacional empezó a incursionar en la industria automotriz. En el sector terminal las empresas nacionales tuvieron que hacer inversiones considerables pero a cambio recibían elevadas ganancias, de esta manera las empresas locales tenían mínimas desventajas de costos en comparación con las compañías extranjeras. En poco tiempo las desventajas fueron agudizándose, debido a que las inversiones de capital que tenían que hacer eran cada vez mayores; a que la capacidad de endeudamiento de la industria nacional era menor que la de la industria extranjera; y a que las empresas mexicanas pagaban cada vez más elevadas cantidades por concepto de regalías y uso de tecnología extranjera. (7) En -

consecuencia las transnacionales tendieron a expandirse a --
costa de las nacionales. Como se aprecia en el cuadro III.

Estas tenían dificultades tan serias para seguir operando que algunas empresas se retiraron definitivamente en los sesentas, como es el caso de Reo, Delta e Impulsora Mexicana Automotriz. En los setentas, Promexa y Vehículos Automotores Mexicanos, que eran empresas totalmente mexicanas, la primera vendió todo su paquete accionario a -- Volkswagen y la segunda, el 40% a American Motors y el 60% al Estado. También la planta Renault de DINA que era una empresa estatal, pasó a ser 60% de DINA y 40% de Renault de -- Francia. Otro caso fue la fábrica Automex, que era 67% de -- propiedad nacional y fue adquirida en su totalidad por --- Chrysler. En 1983, el 60% de acciones de Renault de México -- que tenía DINA, y "VAM" en su totalidad fueron adquiridas por Renault de Francia; terminando así, con esta venta, la etapa en la cual el capital nacional participaba en la industria -- automotriz terminal.

En el sector de autopartes, por su diversidad encontramos otra estructura de propiedad.

La fabricación de partes automotrices se remonta a la década de los treinta con la industria de neumáticos que surgió en 1933, con la fábrica Goodyear, su desarrollo e integración nacional tiene características particulares porque las empresas de neumáticos logran niveles de pro -

CUADRO III

PARTICIPACION EXTRANJERA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL 1975

(Porcentaje)

Empresas	Propiedad		Penetración en el mercado	
	Estranjera	Nacional	Automóviles	Camiones
Chrysler de México, S.A.	99.1	0.0	14.4	27.5
Diesel Nacional, S.A. ^{a/}	- -	100.0	9.1	9.9
Ford Motor Company, S.A.	100.0	- -	14.5	20.3
General Motors de México, S.A. de C.V.	100.0	- -	7.9	19.2
Hissan Mexicana, S.A. de C.V.	100.0	- -	10.7	6.2
Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. de C.V. ^{h/}	40.0	60.0	9.3	1.8
Volkswagen de México, S.A. de C.V.	100.0	- -	35.1	15.0

a/ Fábrica automóviles Renault bajo licencia.

h/ Fábrica Vehículos de la American Motors, (U.S.A.)

Fuente: Business Trends 1975, p. 205. En La Industria Automotriz en México, S.P.P., 1981, p. 152.

ducción eficientes con volúmenes relativamente bajos de demanda. Además el mercado original es bastante uniforme y el de reposición es muy dinámico; representa aproximadamente dos terceras partes de la demanda total. (8)

Lo que sucedió con la industria de neursticos no se repitió en la mayoría de las fábricas de partes automotrices, debido a la diversidad de marcas y modelos, lo cual no permitió lograr niveles de producción aceptables en un mercado tan reducido.

En cuanto a la producción de partes que contaban con la posibilidad de convertirse en monopolio tecnológico, como por ejemplo: ejes, motores, etc., o bien, en aquellos productos donde es importante el mercado de reposición, bujías, por ejemplo, y que podían lograr considerables economías de escala con reducidos niveles de inversión, las compañías transnacionales ocuparon las posiciones principales dentro del país. (9) La fabricación de partes de nivel tecnológico relativamente alto no se llevó a cabo, continuándose la importación de éstas y las empresas nacionales invirtieron en servicios y en la producción de partes de bajo nivel tecnológico, generalmente vinculadas con el mercado de reposición. Las fábricas de partes para equipo original, con participación de capital extranjero, proveen aproximadamente el 45% de la demanda total y son diez empresas principales, de las cuales ocho cuentan con participación de capitales norte

americanos. (10)

Para 1984, la industria de autopartes está constituida por las empresas establecidas en el país "cuya facturación anual de componentes destinados al uso automotriz ya sea como equipo original o de repuesto, sea mayor del 50% en relación a sus ventas totales, así como los fabricantes de remolques, semirremolques y cualquier tipo de carrocería, siendo su participación de capital 60% nacional y 40% de origen extranjero, a excepción de las auxiliares carroceras que son 100% nacionales". (11)

IV

En cuanto a la producción, como quedó expuesto en los capítulos anteriores, durante los años de la posguerra y la década de los sesenta, la producción automotriz creció con gran rapidez como una respuesta a la demanda reprimida durante la guerra y a la radical disminución de las importaciones, así como al apoyo dado por el gobierno a la industria automotriz. Este crecimiento vertiginoso se redujo considerablemente en la década de los setentas y en 1979-1981 se reiniciaron las altas tasas de crecimiento debido al auge petrolero y a la ampliación del mercado interno.

La economía internacional fue sacudida por el embargo petrolero de 1973 y con el aumento en los precios del petróleo, los mercados automotrices internacionales se

vieron seriamente afectados por una fuerte caída en la demanda. Los acontecimientos ocurridos en el ámbito internacional influyen notablemente en el nacional. Las consecuencias han afectado tanto las fuertes economías de los países centrales, como las débiles de los países periféricos. Estas adquieren características particulares en la industria automotriz por la profundidad con que se presenta en el sector.

En México, los años de 1975 a 1977 fueron particularmente críticos para la industria automotriz. La producción de automotores cayó de 356,624 unidades en 1975 a 230,813 en 1977. Como puede apreciarse en el cuadro IV y V y en la gráfica I.

En los años que van de 1978 a 1981, la producción automotriz registró un nuevo impulso, llegando a alcanzar en 1981, la cifra record de 597,118 unidades, de las cuales 355,497 fueron automóviles. Para 1982 y 1983, se puede observar en el cuadro V, la tremenda caída en la producción automotriz.

En cuanto a la producción en el sector auxiliar, este se ha desarrollado en forma continua y su producción ha ido en aumento, pero supeditada a la industria terminal.

Las empresas terminales son determinantes para la producción de partes en la medida en que estos producen mediante licencias que exigen diseños técnicos específicos.

CUADRO IV

PRODUCCION DE VEHICULOS 1972 - 1979

(Unidades)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Automóviles	163 005	200 147	243 574	237 198	212 549	187 637	242 510	280 051
Camiones	64 444	82 491	98 379	115 075	108 844	90 823	137 939	153 103
Tractocamiones	1 366	1 716	2 632	2 724	2 001	1 005	2 119	4 367
Autobuses	976	1 214	1 363	1 707	1 495	1 348	1 551	1 907
Total	229 791	285 568	350 947	356 624	324 879	280 813	384 128	444 428

Fuente: La Industria Automotriz en México, México, S.P.A., 1981, p. 67, 72, 76, 79.

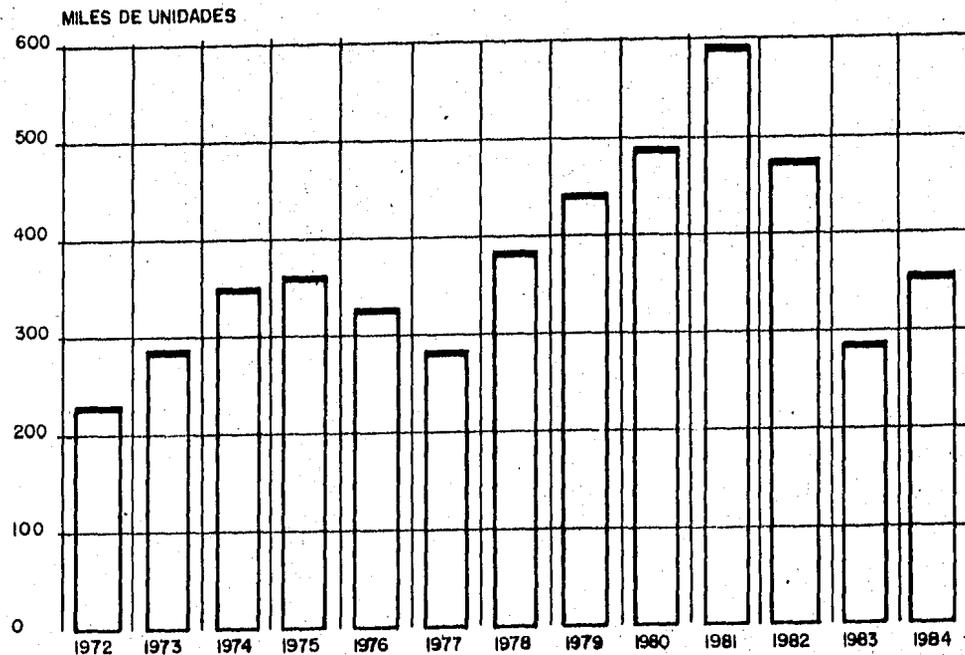
CUADRO V
 PRODUCCION DE VEHICULOS 1980 - 1984
 (Unidades)

	1980	1981	1982	1983	1984
Automóviles	303 056	355 497	300 597	207 137	244 704
Camiones					
Tractocamiones	186 950	241 621	172 058	78 348	113 204
Autobuses					
Total	490 006	597 118	472 637	285 485	357 990

Nota: Incluye producción de exportación

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, boletín 229, enero 1985 -
 p. 30.

GRAFICA I
PRODUCCION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1972 - 1984



Fuente: Lifschitz, Edgardo, op. cit., p. 780.

cos. Cuando una empresa nacional es proveedora de una terminal, está condicionada a estrictos controles de calidad y de costos y amenazada por la posibilidad de que su trabajo se asigne a otros proveedores o de que el producto se importe. (12) La sección de esta industria que corresponde al automóvil, es totalmente dependiente por el diseño y se produce ligado a un proveedor extranjero o importa las partes.

V

En lo que se refiere al empleo podemos decir que una de las razones principales para que la industria automotriz recibiera tanto apoyo es que ha sido una gran generadora de empleo, como se mencionó antes presenta una gran dificultad cuantificar la cantidad real de personas que trabajan indirectamente para la industria automotriz; no así el personal ocupado directamente por ella. Este punto es de vital importancia porque la caída que sufrió la industria automotriz en el año de 1932, ha acarreado gravísimas consecuencias en términos de personal desempleado. Las cifras nos indican solamente lo referente a empleo directo, pero por el efecto multiplicador de esta industria puede suponerse que las personas afectadas por el desempleo, si pudieran cuantificarlos, nos darían cifras mucho más elevadas. En el cuadro VI pueden apreciarse las cifras indicadas.

Como consecuencia del receso de la actividad-

CUADRO VI

PERSONAL OCUPADO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1977 - 1981

Año	Total	Industria Terminal	Industria de Autopartes
1977	90 700	39 800	50 900
1978	108 830	47 320	61 510
1979	119 000	50 530	68 470
1980	139 320	57 970	81 350
1981	158 550	67 340	91 210

Fuente: Análisis y expectativas de la Industria Automotriz en México 1982 - 1986,
México, S.P.R. y SEPATEM, octubre de 1982, p. 38.

económica a partir de 1982, se registró una disminución en la producción de casi 21% con respecto a 1981, lo cual provocó una fuerte reducción en el número de empleos, del orden de 20,000 plazas aproximadamente. Para 1983 la reducción aumentó casi 13% en relación con 1982. Los empleos generados por la industria automotriz correspondieron, en ese mismo año de 1983, a 39.5% al sector terminal y el 60.5 al sector auxiliar. (13)

VI

Respecto a la participación del sector automotriz en el PIB nacional es la siguiente: La participación dentro del total del PIB nacional en el periodo 1980-1981 fue del 1.6% en promedio y en los años 1982-1983 bajó al 1.2%. La contribución de la industria automotriz nacional dentro del PIB, del sector manufacturero en el periodo 1980-1981 fue de 7% y en los años 1982-1983 la participación se redujo al 5.1%. En cuanto a la industria automotriz, el sector terminal participó con el 59.6% en el periodo 1980-1981 y la reducción para el periodo 1981-1982 fue al 51.3%. (14) Esta disminución paulatina de la participación de la industria automotriz en el PIB denota claramente la crisis que está afectando a esta industria y la cual participa como "verdugo y víctima".

VII

En cuanto a las ventas de vehículos automotores al igual que la producción, éstos sufrieron una caída en 1976 y 1977, se recuperaron en 1978 hasta 1981 que fue el año de mayores ventas en la historia de la industria automotriz, en el año 1982 hay una fuerte caída pero en 1983, la reducción en las ventas en todavía mayor, se reduce un 41% más respecto al año anterior. En 1984 se observa un ligero repunte, como se ve en los cuadros VII y VIII y en la gráfica II.

El mercado interno mexicano constituye la porción fundamental de las ventas y de éste el 71% está dominado por la industria terminal de automóviles. [15]

Para 1981, Volkswagen y Nissan dominan el mercado interno de automóviles con un 47.6% las empresas norteamericanas captan el 38.4% y la participación de las empresas estatales, el 13%. Esto refleja una característica del mercado nacional: una problemática en los energéticos, que se hace notar en la concentración de la producción y los ingresos en las categorías de autos compactos y populares que representan el 80% de la producción de automóviles, el 50% los populares y 30% los compactos; a la producción de autos de lujo les corresponde el 11% y a los deportivos el 9% res-

CUADRO VII

VALOR DE VENTILACION AUTOCORRECTA 1972 - 1979

(Millones)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Autocorvillas	163 678	378 191	234 223	231 199	199 337	164 473	226 597	266 966
Cardones	54 906	76 667	96 202	104 667	96 599	96 626	125 918	146 722
Traboccardones	1 468	1 726	2 715	2 747	2 915	1 151	2 102	4 374
Autocorriges	4 279	5 453	6 288	7 677	5 649	5 579	6 523	7 227
TOTAL	223 437	762 045	539 578	545 697	494 500	456 829	554 029	615 291

Fuente: La Industria Aluvial en México, México, C.A.S.A., D.F., 29 y 30 de V. 75.

CUADRO VIII

VENTA DE VEHICULOS AUTOMOTORES 1980 - 1984

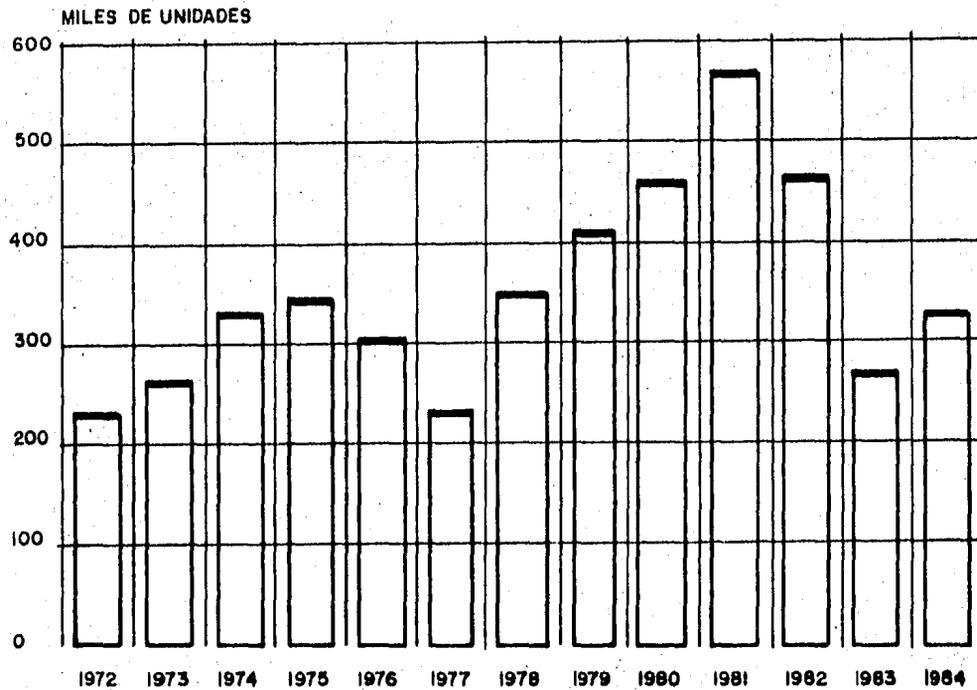
(Unidades)

	1980	1981	1982	1983	1984
Automóviles	296 041	340 303	296 761	192 052	217 650
Camiones	170 331	220 880	174 861	90 037	110 195
Tractocamiones	6 671	8 002	3 611	451	1 376
Autobuses	1 360	1 762	1 430	275	1 066
Total	464 411	571 013	466 663	272 815	330 287

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), boletín 220, enero - 1985, p. 2.

GRAFICA II

VENTAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ 1972 - 1984



Fuente: AMIA, Boletín 229, Enero 1985, p.2

tante. En el mercado de camiones el capital dominante es el norteamericano, encabezado por Chrysler, Ford y General Motors, en ese orden, controlando el 67% del mercado en 1981, le siguen Volkswagen y Nissan con un 10% entre ambos y el resto está en manos de DINA y VWI con un 9.5% y 4.5% respectivamente. Por lo anterior nos podemos percatar, que el capital transnacional domina en un 85% de la producción de automotores. En el área de tractocamiones participan cinco empresas: Kenworth con el 37.7%, Fábrica de Autotransportes Mexicanos (FAMSA) con 31.2% y DINA con el 18.2%. En autobuses: Mexicana de Autobuses y DINA controlan el 99%. (16) Para 1984, la penetración en el mercado ha sufrido variaciones.

IX

En cuanto a la balanza comercial, sin importar las causas del mucho o poco crecimiento de la industria, ésta se ha visto acompañada de un creciente déficit en su balanza comercial que ha afectado, desde sus inicios, a la economía nacional. Este daño ha sido de tal importancia que, en mi opinión, ha sido uno de los factores determinantes en la crisis económica nacional que ahora nos afecta.

Despe a todas las políticas de apoyo y fomento a la industria automotriz, esta ha continuado operando con un déficit creciente y así lo demuestran los datos sobre dé-

ficit en la balanza comercial del sector, que en 1981 alcanzó la cifra de 2,211,3 millones de dólares que comparada con la balanza comercial total que fue de 4,510,0 millones de dólares, representó el 49% del déficit total como puede apreciarse en los cuadros IX y X. Este déficit en la industria automotriz corresponde a las importaciones de mercancías como insumos y bienes de capital y a regalías y pagos de dividendos, principalmente.

Las medidas que se tomaron para reducir las importaciones en base al Decreto de 1977, no fueron eficaces, sino por el contrario, el resultado fue un aumento de éstas porque se habían elevado las necesidades de maquinaria, materias elaboradas y tecnología que el proceso de producción requería.

En cuanto a las exportaciones, compuestas en su mayoría por partes automotrices, se hacen por medio de las terminales, esto sucede porque las operaciones se hacen entre subsidiarias y sus matrices. El destino principal es Estados Unidos y de ahí las matrices las envían a otras partes del mundo. Son muy pocas las exportaciones que se hacen directamente al país de destino y quien actúa de intermediario es quien impone las condiciones. (17) El número de unidades terminadas que se exportan, hasta ahora no ha sido relevante, como puede observarse en el cuadro XI.

CUADRO IX

PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL DEFICITE
 DE LA BALANZA COMERCIAL 1960 - 1979
 (Millones de dólares)

Año	Balanza Comercial Total	Balanza Comercial Automotriz	Participacion de la industria en el total
1960	447.7	146.7	32.8
1965	459.3	202.8	44.3
1970	1 030.7	230.3	22.2
1975	3 637.0	628.3	17.3
1976	2 644.4	526.4	19.9
1977	1 054.7	385.4	36.5
1978	1 854.4	559.1	30.1
1979	3 162.0	1 049.5	33.2

Fuente: Análisis y expectativas de la Industria Automotriz - en México 1982 - 1986, México, S.P.R. y SEPATEM, octubre de - 1982, p. 150.

CUADRO X

PARTICIPACION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL DEFICIT
DE LA PALANZA COMERCIAL, 1980 - 1984
(Millones de dólares)

Año	Palanza Comercial Total	Palanza Comercial Automotriz	Participación de la industria en el total
1980	- 3 693.3	- 1 498.3	40.5
1981	- 4 510.0	- 2 211.3	49.0
1982	6 792.7	- 721.2	-
1983 p	13 678.3	342.2	2.5
1984 p <u>1/</u>	7 254.7	115.4	1.6

Fuente: Banco de México. Indicadores Económicos. En "La Industria Automotriz: de la Bonanza a la Crisis", El Financiero, México, num. 4, 17 de enero de 1985, p.º.

1/ enero - junio.

p preliminar.

CUADRO XI

EXPORTACION DE UNIDADES TERMINADAS 1982 - 1984

	1982	1983	1984
America	1 390	3 906	17 747
Estados Unidos	623	203	13 448
Central	711	3 570	3 675
Sur	56	133	624
Africa	- -	1 521	- -
Asia	839	269	702
Europa	13 584	16 730	15 120
Australia	- -	- -	96
Total	15 319	22 426	33 665

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, bo-
letín 229, enero 1985, p. 33.

X

Como se ha visto, de 1973 a 1981 la industria automotriz mostró un renovado impulso basado principalmente en la recuperación de la economía mexicana, gracias al aumento en la producción y exportación petrolera. Sin embargo, buena parte de la recuperación y desarrollo general de la industria se fincó en el apoyo brindado por el Estado a esta actividad.

En julio de 1973 el Dr. Nathan Marwan, subsecretario de Patrimonio y Fomento Industrial declaraba que la exportación sería la base de la recuperación de la industria automotriz y que no debía sacrificarse ese renglón en aras del mercado interno. (18) Sin embargo, el mes de agosto anunció que quedaba autorizada la libre importación de partes, en base al programa de emergencia de importaciones de equipo y partes para satisfacer la exportación de vehículos. (19)

Ese año de 1973, los vehículos exportados fueron 25,823 de las 334,127 unidades producidas, (20) lo que tenían que satisfacer era la demanda del mercado interno, en contra de las declaraciones del mes anterior y de la política de favorecimiento a las exportaciones que supuestamente el gobierno exigía.

A nivel fiscal la industria automotriz ha recibido toda clase de facilidades. En el año de 1979, la industria automotriz fue beneficiada con el 45% de los programas presupuestales de apoyo al sector industrial. (21) De mayo a septiembre de 1979, los fabricantes de automóviles recuperaron 465,6 millones de pesos de los impuestos que debían pagar, esto fue posible gracias a los Certificados de Devolución de Impuestos (CEDI) que extendía la Secretaría de Hacienda para estimular a los inversionistas, solo que a la rama automotriz dedicó, en ese lapso, el 25.2% del total concedido a todo el sector industrial; le siguió en importancia la rama eléctrica y electrónica. (22)

La reducción en los precios del petróleo en junio de 1981, obligaron a México a modificar substancialmente su proyecto de desarrollo. Además, en el Simposio para la Industria Automotriz realizado en noviembre de 1981 se reconoció que:

"La industria automotriz en su conjunto, constituye un importante factor de generación de divisas. Hasta la fecha, la meta establecida no ha podido alcanzarse. Ello obedece a la dinámica del mercado interno, a la insuficiencia en la producción de algunos insumos de origen nacional, a los continuos cambios tecnológicos y de diseño en los vehículos y partes automotrices a nivel mundial y a una creciente pérdida de competitividad de la industria nacional... Por estos motivos, los niveles de integración nacional que se estimaba alcanzar para estas fechas no se han podido lograr, lo que a su vez ha redundado en un intercambio comercial más desequilibrado con el exterior." (23)

Como puede apreciarse todo apuntaba al desastre dentro del desarrollo desequilibrado que se había verificado a la industria automotriz y así en 1932 viene la caída fuerte en la producción automotriz como consecuencia de la baja en el precio del petróleo, las devaluaciones, el incremento en el precio del producto y en el precio de la gasolina y por el aumento en el impuesto sobre tenencia que se cobra a los propietarios.

Además existían otros problemas que afectaron directamente a la industria automotriz, un creciente desempleo, falta de divisas, limitación en el gasto público, falta de inversión, entre otros, ante esto, el Gobierno Federal respondió con una serie de medidas encaminadas a equilibrar la economía nacional en general y que en la industria automotriz en particular, quedaron establecidas en un nuevo decreto emitido el 15 de septiembre de 1933. El Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz. (Apéndice IV).

Las principales medidas dadas a conocer en el Decreto, son las siguientes:

- 1.- Transformar a la industria automotriz en un sector autosuficiente en divisas. Para ello, las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas que requieren para todas sus importaciones y otros pagos al exterior.
- 2.- Eliminar el esquema de subsidios que venía aplicándose a la industria automotriz.
- 3.- Racionalizar la estructura de la industria, reduciendo en los próximos años el número

de líneas y modelos, con el fin de lograr - por primera vez en el país la fabricación - de vehículos a escalas internacionalmente- competitivas.

- 4.- Consolidar los avances logrados en la integración nacional de los vehículos, incrementando el grado mínimo de integración nacional en los automóviles en un 10% y en un -- 20% para camiones y autobuses.
- 5.- Establecer políticas y mecanismos de pre -- cios orientados a que la calidad y el pre -- cio de los vehículos alcancen y mantengan - niveles competitivos con los internaciona -- les, procurando beneficiar al consumidor na -- cional y atender las necesidades de reinver -- sión de la industria.
- 6.- Prohibir la incorporación de motores de 3 - cilindros en los automóviles a partir de no -- viembre de 1984 y en camiones comerciales -- (pick-up) a partir de noviembre de 1985.
- 7.- Autorizar únicamente a empresas con mayoría de capital mexicano la fabricación de ca -- miones pesados con motor a diesel". (24)

Con este nuevo decreto se sigue la línea gene -- ral de los decretos precedentes y si estos no han funcionado, no es de esperarse que con este último se logre un cambio -- real. El problema no reside en la forma de los decretos, si -- no en el cumplimiento de ellos que falla de manera tan impor -- tante que en la realidad se cambia el sentido de los mismos. Entonces resulta que teóricamente los decretos son adecuados pero en la práctica no corresponden a la realidad. En mi opi -- nión y después de analizarlos creo que en ellos se manifies -- tan los problemas por los que ha pasado la industria automo -- triz a lo largo de su desarrollo en México y aunque fueron -- promulgados para corregirlos o darles solución, ésto no ha -- llegado a suceder.

NOTAS

- (1) Quiróz, José Othón, "Proletariado e Industria automotriz. Una visión histórica". Ponencia presentada en el Coloquio de Historia del Movimiento Obrero en Mérida, Yuc., 3-7 sep. 1979.
- (2) "La industria automotriz de México". CIEN-EL5/F-66/ julio 1982, p.2. En Vizcaino, op. cit., p. 3
- (3) "Decreto para el fomento de la industria automotriz"; Diario Oficial, México, 20 de junio de 1977, p. 171.
- (4) Idem.
- (5) Entrevista con el Subdirector de la Industria Automotriz, Ing. Juan Wolffer Pallares.
- (6) "Cronología de 454 días de crisis", Uno mas uno, México, D.F., 2 de septiembre de 1982, p. 1, 11.
- (7) Las empresas nacionales de la industria automotriz, tanto terminales como de partes automotrices, constituían en 1970, el sector de la industria que pagaba el mayor monto por concepto de regalías. En Lifschitz, Edgardo, "Comportamiento y proyección de la industria de automotores en América Latina", Revista de Comercio Exterior, México, v.32, núm. 7, julio de 1982, p. 783.
- (8) Ibid., p. 778.
- (9) Ibid., p. 779.

- (10) Ibid., p.784.
- (11) "La industria automotriz: de la bonanza a la crisis", El Financiero, México, D.F., núm. 4, 17 de enero de 1985, p. 8.
- (12) Lifschitz, E., Comportamiento..., op. cit., p.784.
- (13) "La industria automotriz...", op. cit., p.9.
- (14) Idem.
- (15) Lifschitz, E., Comportamiento..., op. cit., p. 781.
- (16) Vizcaino, Mejía Manuel, "Panorama de la industria automotriz en México", Instituto de Investigaciones Económicas, U.N.A.M., 1982, p. 18-19.
- (17) Lifschitz, E., Comportamiento..., op. cit., p.781.
- (18) Excelsior, México, D.F., 22 de abril de 1978, p; 21-A.
- (19) El Día, México, D.F., 1 de agosto de 1978, p. 6.
- (20) Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, boletín 229, enero de 1985, p. 30.
- (21) "La rama automotriz. Lastre de México", Excelsior, - México, D.F., 18 de marzo de 1983, Sección Cultural y Financiera, p. 3.
- (22) Zúñiga, Juan Antonio, "Sin control oficial, la industria automotriz, gran sangradora de capital", Proceso, núm. 208, 27 de octubre de 1980, p. 8.
- (23) Silva, Herzog Jesús, El mercado de valores, México, NAFINSA, año XLI, núm. 40, 16 de noviembre de 1981.

p. 1195,

Q41 Programa de racionalización de la industria automotriz, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, -
p.36.

CONCLUSIONES

Considero que este trabajo comprueba las hipótesis avanzadas en la introducción.

El vehículo automotor ha jugado un papel muy importante dentro de la historia del México del siglo XX, como un continuador de la obra integradora que realizó el ferrocarril a principios de siglo, como un elemento indispensable para el crecimiento nacional y finalmente como una pieza clave para entender la crisis económica de la última década.

La labor de integrar a la nación mexicana por medio de la carretera tomó un fuerte impulso en el gobierno del presidente Calles, en su periodo presidencial se creó la Comisión Nacional de Caminos y a partir de ésta se ha tendido una red carretera a lo largo y ancho del país que ha permitido y fomentado la integración nacional.

En cuanto al desarrollo de la industria automotriz y a la influencia de ésta sobre el proceso histórico del México contemporáneo, ha quedado ampliamente tratado, sin embargo, a lo largo de este estudio, me he encontrado con una serie de contradicciones que en mi opinión, son suficientes para demostrar que la industria automotriz ha sido un factor determinante en la crisis nacional que nos afecta, veamos -

como llegué a esta conclusión:

El proyecto histórico nacido de la Revolución Mexicana, incluía, como uno de sus objetivos primordiales, la industrialización y modernización del país. A quien se le presentaron las condiciones apropiadas para poner en marcha este proyecto fué al presidente Plutarco Elías Calles y es a él a quien correspondió sentar las bases para el futuro desarrollo industrial, basado, en primera instancia en la inversión extranjera directa, que supuestamente actuaría como plataforma de despegue a la economía nacional y que posteriormente cuando algún grupo de inversionistas nacionales se hubiese consolidado, dejaría de participar en forma tan importante. También se subordinaría la producción agrícola al proceso industrializador. Cuando se inició el proyecto de industrialización en México, una de las industrias más dinámicas dentro de las economías capitalistas, era la industria automotriz, y con la intención de que en México actuara tan eficientemente y se convirtiera en el motor del desarrollo, como lo hacía en los países industrializados, se le invitó a venir a nuestro país para comenzar con uno de los eslabones más fuertes de la cadena capitalista, en nuestro propio proceso de desarrollo.

La primera empresa automotriz en aceptar la invitación fué la Ford Motor Company que instaló la primera ensambladora de vehículos automotores en 1925, con ella se ini

ció el periodo de ensamble de la industria automotriz mexicana. En la década de los treinta y posteriormente, proliferó la instalación de subsidiarias, fundamentalmente de origen estadounidense. Este aumento vertiginoso de las plantas ensambladoras se debió a varias razones: las políticas de -- apoyo a los inversionistas que ofrecía el gobierno mexicano, como la elevación de los aranceles a la importación de vehículos armados y la reducción de éstos para las piezas de ensamble, el establecimiento de una serie de beneficios fiscales para el empresario, además de la obtención de créditos a tasas de interés menores que las vigentes en el país de origen. Por otro lado, en las diferentes etapas del proceso de producción de un vehículo, la de ensamble es una fase en que la utilización de mano de obra es muy alta y el costo significativamente menor de ésta en México, constituía un gran -- atractivo. También hay que tomar en cuenta que los costos de transporte eran inferiores cuando se trasladaba el vehículo desarmado.

Esta etapa de ensamble se extiende hasta 1962 y durante ella el crecimiento del mercado interno impulsó el -- desarrollo de la industria automotriz. Desde los inicios de esta etapa ya se establecieron algunos lineamientos por los que seguiría la industria automotriz, como el hecho de que -- México tuvo que ceder a los intereses de las armadoras extranjeras, así como la aceptación de que la industria automotriz

triz mexicana actuaría de acuerdo a las exigencias y las --- fuerzas del mercado. De esta manera cuando se tomó la deci-- sión de unir y comunicar a este país por medio del vehículo- automotor y sus vías, se tomó muy en cuenta el COMO se cons-- truirían las carreteras y vías de acceso y quienes partici-- parían en el proceso, se dió mucha importancia al hecho de-- que fueran mexicanos y compañías mexicanas los encargados -- de llevar a cabo el proyecto. Sin embargo se dejó de lado -- por completo la elaboración de un proyecto en donde se esta-- blecieran las condiciones para la producción de vehículos au-- tomotores.

Se podría pensar en una falta de previsión como la causa de que desde el principio, la industria automotriz mexicana se iniciara con un proyecto de desarrollo que no co-- rrespondía a las necesidades y a la realidad mexicana sino a un modelo de desarrollo que resonó a intereses minorita-- rios o extranjeros. Esto se puede observar en la forma como se ha privilegiado la producción del automóvil. Es difícil-- entender las razones por las cuales en un país donde el --- transporte se hace principalmente por carretera y donde la -- estructura social determina que el automóvil sea accesible a una porción muy reducida de la población, se haya favorecido la producción del automóvil, que es un vehículo de uso parti-- cular, sobre la del transporte colectivo y de carga, tomando en cuenta que el transporte nacional se hace principalmente -

por carretera.

En la ciudad de México en 1981, diariamente transi taban un total de dos millones de vehículos, de los cuales - 1.8 millones eran automóviles particulares; estos representa ban el 97% del transporte del Distrito Federal, siendo uti - lizado por el 21% de la población, el otro 7% se transporta ba en el 3% restante. (1)

En 1983 el total de vehículos en circulación regis trados en la República Mexicana alcanzó la cifra de ----- 6,918,683 la cual se integra como puede apreciarse en el cua dro I.

Además, como se ha dicho a lo largo de este traba jo, la fabricación de automóviles representa ciertas con -- diciones que México no puede cubrir. Se necesita un desa -- rrollo tecnológico que permita realizar innovaciones anua -- les en las diferentes marcas y modelos; para poder finan -- ciar esta necesidad, el mercado debe ser muy amplio para -- que resulte costeable la producción; para que haya un mer -- cado muy amplio, en el caso de México, se necesita un alto -- grado de calidad para buscar mercados externos, porque el -- mercado interno no es suficiente para justificar la enorme -- inversión que hay que hacer para lograr la producción a ni -- vel de excelencia que se necesita para que los automóviles -- sean competitivos. Para darnos una idea de lo lejos que nos -- encontramos de este tipo de producción bastará saber que en

CUADRO I
VEHICULOS EN CIRCULACION REGISTRADOS EN LA REPUBLICA
MEXICANA 1983

	oficiales	16 290
Automóviles	de alquiler	150 681
	particulares	4 703 104
	Total	4 870 145
	oficiales	1 473
Camiones de	de alquiler	55 044
pasajeros	particulares	22 622
	Total	70 139
	oficiales	8 820
Camiones de	de alquiler	62 768
carga	particulares	1 897 811
	Total	1 969 399
Total		6 918 693

Fuente: Asociación Mexicana de Industria Automotriz-
(AMIA), Boletín 229, enero de 1985, p. 31.

1934 la producción total de automóviles en México fué de --- 244,704 unidades, mientras en Estados Unidos la producción de General Motors fué de 4,345,000 unidades, la de Ford --- 1,774,000 y la de Chrysler fué de 1,345,000 unidades, (2) -- por mencionar las tres mas grandes plantas norteamericanas. Otro problema para la producción de automóviles es el grado de integración nacional, que de acuerdo a la fórmula, por -- demás engañosa, de medir esta integración, los autos hechos en México tienen aproximadamente un 45% de integración na -- cional, el cual disminuye diariamente con el deslize oficial del peso frente al dólar porque el grado de integración se -- mide de acuerdo al "costo directo de producción". (3) "La -- eficiencia relativa de la producción puede decirse que es -- una combinación de dos factores: el tamaño del mercado y el contenido de integración nacional" (4)

En el caso de la producción de camiones, tracto -- ciones y autobuses, la situación es diferente, en esta -- parte de la industria terminal, para ser costeable los volú -- menes de producción son inferiores y en este renglón, según los especialistas del ramo, México podría tener una integra -- ción nacional casi del 100% e inclusive exportar en cantida -- des importantes.

Todo esto, mirado a simple vista, nos llevaría a una pregunta obligada ¿Por qué el gobierno mexicano permitió y fomentó este modelo de desarrollo en la industria auto -- motriz?

En mi opinión esto se remonta a muchos años atrás cuando se eligió el camino para el desarrollo de México. Al escoger una economía de tipo capitalista implícitamente se escogía también a la industria automotriz como el motor del desarrollo industrial, en toda economía de mercado la fuerza motriz la da el automóvil.

En teoría, el vehículo automotor tiene una función bien definida que se refiere concretamente al transporte ya sea de personas o de cosas. Sin embargo, en la realidad capitalista ha sucedido algo inesperado y es que el automóvil se ha convertido en un fin en sí mismo. Todo el mundo desea poseer un auto, no importa que tan eficiente y moderno sea el transporte colectivo, es mucho más importante la posesión de un automóvil. Esto se debe a que como ya dije antes, es un vehículo de uso particular, que da al ser humano una fuerte sensación de libertad y de individualidad de manera que la comodidad, el menor costo, y otros beneficios que pueda reportar el transporte colectivo, no pueden sustituir lo que representa el automóvil. Esto tiene una fuerza tal que hace que la mayoría de las medidas que el gobierno intenta poner en práctica para controlar a la industria automotriz, se encuentran con una serie de obstáculos que evitan o limitan el cumplimiento de las medidas establecidas por el gobierno.

Dentro de esta serie de obstáculos encontramos --

algunos que tienen una mayor relevancia y que actúan como mecanismos propiciadores de un crecimiento desordenado de la industria automotriz, los más importantes son:

1) La falta de continuidad, ésta se da tanto en los programas como en el personal que representa al Estado en materia de industria automotriz. El sistema de continuos cambios de los funcionarios en los puestos públicos provoca una situación de inestabilidad generalizada, tanto en la industria automotriz como en todos los demás aspectos de la vida nacional. Esta falta de continuidad tiene un efecto negativo sobre la sociedad y facilita el incumplimiento de la ley, con ésto se entra en periodos de desgaste tanto para los que dictan la ley como para los que no la cumplen. Por falta de continuidad, no hay realmente mecanismos de control eficientes porque siempre están sujetos a cambios. Cada 6 años, al cambiar el gobierno hay un periodo de 2 años, (el último del gobierno que sale y el primero del que entra), que es una etapa en la que todo se estanca, no se toman decisiones, no se aprueba ni se desaprueba ningún programa, es un periodo de "espera" durante el cual no sucede "nada" y también es un periodo utilizado por algunas empresas del sector para retrasar o deliberadamente no cumplir con la ley, a sabiendas de que hay muchas posibilidades de que los mecanismos de control no funcionen en su contra hasta que el nuevo gobierno especifique de que manera va a actuar.

2) Las dependencias del gobierno a quienes corresponde directamente hacer cumplir las medidas y reglamentos - así como dar los permisos y autorizaciones necesarias, actúan como enemigos estorbandose y atrasando trámites y negociaciones que muchas veces caen en un burocratismo tedioso - que propicia el que la industria automotriz o cualquiera que necesite hacer algún trámite, busque la forma de evitar los trámites ya sea simplemente no haciéndolos o llevándolos a cabo por medio de alguna forma no asentada legalmente, (cohecho, etc.) Existe una interferencia burocrática que en muchas ocasiones sucede que los programas se aprueban extemporáneamente. Esta falta de coordinación entre las dependencias ha propiciado la falta de preocupación por la elaboración de un plan rector maestro del transporte que sea el promotor y marque los lineamientos para el transporte nacional.

3) La corrupción que afecta tanto a las autoridades como a la población en general y que facilita el incumplimiento o la evasión de cualquier medida.

Los tres puntos nos llevan a la conclusión de que el sistema mexicano actúa como cómplice o como encubridor, propiciando toda clase de desviaciones y abusos.

Todos estos elementos llevaron a la industria automotriz a constituirse, muy tristemente, en el área de la economía nacional en que la derrama de divisas provocó un desajuste evidente en la balanza comercial nacional. La cri

sis económica de los ochentas tomó tales proporciones que se escapó al control del gobierno convirtiéndose en la crisis mas profunda de la historia de México.

Desde los inicios de la industria automotriz en México hemos venido sufriendo un desequilibrio creciente en la balanza comercial que finalmente, en la década de los setentas llegó a su límite y sin poderlo evitar condujo al derrumbe. Tradicionalmente se han tratado de implementar diferentes políticas que trajeron como consecuencia el equilibrio en la balanza comercial, con la sustitución de importaciones, la integración nacional y la promoción de exportaciones se intentó una y otra vez conseguir el tan anhelado equilibrio, pese a ello, el desequilibrio iba en aumento y en 1981, llegó a rebasar sus límites de tal manera que representó el 49% del total del déficit del comercio exterior.

La caída tremenda de la industria automotriz se vio precipitada por un acontecimiento internacional, el descenso en los precios del petróleo que afectaron sustancialmente la economía nacional, pero como ha quedado demostrado los desequilibrios internos de la industria automotriz propiciarían tarde o temprano una caída de la economía nacional y que además por su estructura de baja integración nacional actuaría como lastre dificultando así a toda la economía, una recuperación.

NOTAS

- (1) Vizcaíno, Mejía Manuel, "Panorama de la Industria-automotriz en México," México, IIF, UNAM, 1982, - p. 16 y 31.
- (2) Ward's, automotrice reports, v. 50, núm. 53, 31 de diciembre de 1984, p. 432.
- (3) Consultar la nota 12 del Capítulo III.
- (4) Pueno, Zirión Gerardo, "La industria siderúrgica- y la industria automotriz" El perfil de México en- 1980, v. 2, México, Siglo XXI, p. 93.

APENDICE J

84
14

DECRETO que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 10. de septiembre de 1964.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ADOLFO LOPEZ MATEOS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de la facultad que al respecto me concede la fracción I del Artículo 90 de la Constitución Política de la República y con fundamento, además, en la parte final del párrafo primero del Artículo 30. de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el párrafo inicial del artículo 10. del decreto de 22 de marzo de 1963, publicado en el "Diario Oficial" de 26 de abril del mismo año, relativo a las autorizaciones para determinar las mercancías que deban estar sujetas a permisos de exportación y de importación, en los artículos 90. y 18 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, en el último párrafo del artículo 10. del Reglamento para la Exposición de Permisos de Importación de Mercancías Sujetas a Restricciones, y en los artículos 90., fracción III y 22 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado; y

CONSIDERANDO que como al interés general conviene acelerar el programa de integración de la industria automotriz, establecido por el Ejecutivo Federal a cuyo efecto debe aprovecharse al máximo las instalaciones existentes en el país en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y de otras auxiliares, y asimismo conviene estimular el establecimiento de nuevas industrias conexas con la automotriz; he dispuesto expedir el siguiente:

DECRETO

ARTICULO PRIMERO.- A partir del 10. de septiembre de 1964 queda prohibida la importación de motores, como unidades completas, para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos armados para uso o ensamble de esos mismos vehículos.

ARTICULO SEGUNDO.- Después del 10. de septiembre de 1964, la Secretaría de Industria y Comercio, podrá autorizar la importación de aquellas partes que requiera la fabricación en

México de motores y conjuntos mecánicos, siempre que dichas partes sean expresamente señaladas en el programa a que se refiere el artículo siguiente.

ARTICULO TERCERO.- Las empresas ensambladoras y los importadores que reciben actualmente permisos de importación de las partes automotrices a que se refiere el artículo primero, procederán a formular sus programas de fabricación en el país de motores y de conjuntos mecánicos. Dichos programas serán sometidos a la consideración de la Secretaría de Industria y Comercio en un plazo que vencerá el día 30 de septiembre del presente año, especificarán con precisión: a) las partes que serán fabricadas o maquinadas por las empresas interesadas, debiendo incluir necesariamente el maquinado del motor; b) el monto total de la inversión que se propongan efectuar las referidas empresas; c) las partes cuya fabricación se propongan entrar dentro del país; d) las que consideren necesario seguir importando para la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos para la industria automotriz; e) el calendario respectivo que permita conocer el proceso y la magnitud de la integración a que se llegará el día 10 de septiembre de 1964; y f) los contratos de licencia de fabricación que se propongan celebrar y, en su caso, los de asistencia técnica.

ARTICULO CUARTO.- A partir del 10 de septiembre de 1964, la integración de la industria automotriz nacional en los términos del artículo anterior, más la incorporación de las partes de fabricación nacional que actualmente se utilizan en el ensamble de vehículos automotores, representará, cuando menos, el 60% del costo directo del vehículo fabricado en México.

ARTICULO QUINTO.- La Secretaría de Industria y Comercio formulará un dictámen que permita conocer si los programas presentados a su consideración cumplen los requisitos establecidos en este decreto. En caso necesario, en el referido dictámen se formularán las observaciones y sugerencias correspondientes, las cuales se darán a conocer a las empresas interesadas a más tardar el día 20 de noviembre del presente año.

ARTICULO SEXTO.- Las empresas interesadas deberán comparecer a satisfacción de la Secretaría de Industria y Comercio, a más tardar el día 30 de diciembre del año en curso, la adquisición del equipo y maquinaria destinado al maquinado o fabricación de las partes automotrices conforme al programa a que se refiere el artículo tercero.

ARTICULO SEPTIMO.- Los permisos de importación correspondientes al segundo semestre de 1963, que serán otorgados en abril del mismo año, solo se concederán a las empresas cuyos programas de fabricación se hayan ajustado a lo establecido por el presente Decreto y que hayan cumplido oportunamente con el requisito a que se refiere el artículo que antecede.

ARTICULO OCTAVO.- Los permisos de importación, correspondientes al primer semestre de 1964, que serán expedidos en el mes de octubre de 1963, sólo se otorgarán a las empresas que hayan obtenido permisos de importación en el semestre inmediato anterior y que, además, comprueben: a) haber iniciado la instalación de los equipos para la fabricación o el maquinado de motores y, en su caso, de conjuntos mecánicos en los términos del programa respectivo; y b) haber celebrado los contratos correspondientes para la fundición y forjado en México de las partes automotrices incluidas en su programa de fabricación, así como los relativos a la compra de partes de fabricación nacional.

ARTICULO NOVENO.- Los permisos de importación correspondientes al segundo semestre de 1964, que se expedirán en el mes de abril del mismo año, solamente se otorgarán a las empresas que hayan obtenido permiso de importación en el semestre inmediato anterior y que, además, hayan cumplido íntegramente con el programa de fabricación respectivo.

ARTICULO DECIMO.- A solicitud de los interesados, la Secretaría de Industria y Comercio podrá eximir del requisito de obtener permiso previo de importación de partes para ensamblaje de automotores, a quienes después de haber cumplido con el programa de fabricación previsto en este decreto logren un avance de integración que no sea inferior al 70% del costo directo de fabricación del vehículo de que se trate.

ARTICULO DECIMO PRIMERO.- En materia de precios de los vehículos de marcas extranjeras que se fabriquen en el país, se procurará que la diferencia entre el precio al público en México y el precio en el lugar de origen no exceda a los porcentajes actualmente autorizados. Tales porcentajes sólo podrán modificarse previa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio, con base en un estudio de los costos de fabricación de las empresas.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO.- Las empresas comprendidas en el programa de fabricación, que exporten vehículos, partes o herramientas que se utilicen en la industria automotriz, fabricados en el país conforme a los términos del presente De-

creto, podrán importar, previa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio, partes y vehículos de características especiales que no se fabriquen en el país, por un importe que no excederá del valor total de las exportaciones realizadas en un período determinado.

TRANSITORIO

ARTICULO UNICO.- El presente Decreto entrará en vigor a partir de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días -- del mes de agosto de mil novecientos sesenta y dos.- Adolfo-López Mateos.- Rúbrica.- El Secretario de Industria y Comercio, Raúl Salinas Lozano.- Rúbrica.

APENDICE II

Decreto que fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz, Publicado en el Diario Oficial de la Federación de 24 de octubre de 1972.

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidencia de la República.

Luis Echeverría Álvarez, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de las facultades que otorgan al Ejecutivo a mi cargo los Artículos 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 23 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, 10. de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica y 10. y 30. de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 Constitucional y

CONSIDERANDO:

Que cumplidos los objetivos del Decreto de 23 de agosto de 1962, al amparo del cual la industria automotriz mexicana obtuvo un grado de desarrollo que la ha colocado entre las primeras fuentes generadoras de ocupación y de ingreso:

Que las disposiciones expedidas a partir del Decreto mencionado demandan su revisión para ser adaptadas a los objetivos de la política económica vigente:

Que se hace imperativo aumentar el empleo de la mano de obra y fomentar su desarrollo futuro:

Que es preciso conformar una estructura de oferta de vehículos más acorde con las necesidades del país y con la capacidad de compra del pueblo mexicano:

Que se requiere incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices, no sólo para aliviar las presiones negativas sobre la balanza de pagos del país, sino para convertir esta industria en generadora de divisas:

Que deben aumentarse los niveles de eficiencia de la planta productiva:

Que se requiere fortalecer la participación mayoritaria del capital mexicano en la industria fabricante de autopartes:

Que es preciso contar con un organismo que elabore los estudios necesarios para que las actividades presentes y futuras de esta rama industrial se encaucen hacia el logro del más conveniente y sano desenvolvimiento para la economía general del país:

Que, en esa virtud y a fin de coordinar la acción de las diversas dependencias del Ejecutivo Federal que intervienen en la industria automotriz, he tenido a bien expedir el siguiente

LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA

Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz.

Título primero. INDUSTRIA TERMINAL .

Capítulo I. Integración nacional.

Artículo 1o. El grado mínimo de integración nacional será de 60% respecto del costo directo de producción.

Artículo 2o. Serán de incorporación obligatoria todas las partes fabricadas por la industria de autopartes: siempre que se cumpla con los siguientes requisitos:

I) Que los precios de venta no sean superiores en más de un 25% en relación con los ofrecidos por los fabricantes o proveedores extranjeros.

II) Que se satisfagan las normas de calidad o de funcionamiento establecidas por la Secretaría de Industria y Comercio o, en su defecto, las especificaciones internacionales aprobadas por la misma: y

III) Que se cumpla con los plazos de entrega fijados en las órdenes de compra y en los programas de entrega.

Artículo 3o. También serán de incorporación obligatoria, aún cuando no satisfagan el requisito señalado en la fracción I del artículo anterior, aquellas partes que la Secretaría de Industria y Comercio considere necesario, atendiendo al empleo que genere su producción, la derrama económica que represente para el país, el aprovechamiento de los recursos naturales y la necesidad de contribuir al establecimiento o ampliación de las plantas industriales. En estos casos se escuchará la opinión de la industria terminal.

Artículo 4o. Los vehículos fabricados conforme a los programas aprobados con base en las disposiciones del Decreto de 23 de agosto de 1962, deberán incluir en el contenido nacional de su costo directo de producción los sistemas y conjuntos mecánicos que la Secretaría de Industria y Comercio señale como de incorporación obligatoria.

Artículo 5o. Las empresas de la industria terminal solo podrán dejar de incorporar los conjuntos o partes de fabricación nacional a que se refiere el Artículo 4o, si el sobreprecio de venta del fabricante de autopartes es superior al 60% respecto al ofrecido por fabricantes o proveedores extranjeros; igualmente podrán dejar de incorporar aquellas partes que, siendo el sobreprecio menor al antes indicado, se aumenta sin la aprobación previa de la Secretaría de Industria

tria y Comercio.

Artículo 6o. La Secretaría de Comercio después de escuchar a las partes interesadas, formulará los programas de incorporación de aquellas partes o conjuntos que no se estén integrando en la actualidad.

Artículo 7o. Sólo serán consideradas como de consumo obligatorio para integrar el contenido nacional de la industria terminal las partes producidas conforme a un programa de fabricación aprobado por la Secretaría de Industria y Comercio.

Artículo 3o. El fabricante de componentes que a la fecha de entrada en vigor de este Decreto no cuente con programas de fabricación aprobados por la Secretaría de Industria y Comercio, deberá recabar de esta dependencia su registro como proveedor de la industria terminal.

Capítulo II. Integración de las empresas terminales.

Artículo 9o. Las empresas terminales no podrán fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que puedan ser producidas por la industria fabricante de autopartes.

Artículo 10o. La Secretaría de Industria y Comercio podrá autorizar a las empresas terminales para producir autopartes adicionales a las que ya están produciendo o tengan aprobadas para producir, cuando a juicio de la propia Secretaría redunde en beneficio de la economía del país y del desarrollo de la industria nacional y se reúnan, además, los siguientes requisitos:

I. Que la totalidad de la producción se destine al mercado externo; y

II Que las divisas que se generen se apliquen a compensar hasta el 60% del valor de las cuotas y extracuotas que están sujetas a compensación con exportaciones, a que se refiere el Artículo 23.

Capítulo III. Cuotas de fabricación.

Artículo 11o. Las empresas deberán compensar con divisas netas generadas por exportaciones, de productos automotrices - el valor de las importaciones de su cuota básica, conforme al calendario y proporciones siguientes:

Año Modelo	Proporción
1973	30%
1974	40%
1975	50%
1976	60%

En 1975, la Secretaría de Industria y Comercio fijará -- las proporciones anuales conforme a las cuales se compense -- el 100% del valor de la cuota básica para el año de 1970. En casos excepcionales la Secretaría de Industria y Comercio podrá modificar los plazos y proporciones arriba mencionados -- tomando en cuenta la estructura del capital de las empresas -- y el interés nacional.

Artículo 12o. Las empresas de la industria terminal que exporten productos automotrices podrán importar material complementario para la fabricación de unidades automotrices adicionales a su cuota básica. El valor de la importación será igual al de las divisas netas generadas. Las exportaciones -- podrán comprender productos generados tanto por la propia empresa terminal como por empresas fabricantes de autopartes, -- si en este último caso se hubieses realizado por conducto o gestiones de la primera.

Artículo 13o. Las empresas que alcancen porcentos de integración nacional superiores al 60% obligatorio, podrán obtener como incentivo, cuotas extras de producción conforme a la siguiente tabla:

Porcentaje de integración	Incentivo por unidad porcentual adicional	Extra cuota a otorgar.
60	---	---
61	550	550
62	600	1150
63	650	1800
64	700	2500
65	750	3250
66	800	4050
67	850	4900
68	900	5800
69	950	6750
70	1000	7750

A partir del 71% de integración, cada unidad porcentual adicional tendrá un incentivo de 100 unidades más en relación a la que tenga la anterior.

El material de importación complementario para fabricar los volúmenes de unidades que se autoricen no deberá ser compensado con exportaciones.

Artículo 14o. Las empresas terminales podrán disfrutar de cuotas de importación de material de ensamble a fin de que concurren con su producción al mercado de la zona fronteriza norte del país y al de las zonas y perímetros libres. En este caso, las cuotas que se otorguen no requerirán compensarse con exportaciones.

Artículo 15o. La cuota de producción de chasis sin cabina, denominada "mostrenca para carroceros" se otorgará a las empresas que tengan la aprobación de la Secretaría de Industria y Comercio para fabricar los tipos de camiones que la comprendan. Esta cuota estará en función de la demanda de chasis y no estará sujeta a compensación con exportaciones.

Capítulo IV. Tipos, líneas, modelos de vehículos y motores de gasolina.

Artículo 16o. Las empresas de la industria automotriz terminal sólo podrán producir automóviles para el transporte de no más de 10 personas en los tipos de vehículos popular, compacto, estándar y deportivo, que actualmente tengan autorizados.

La Secretaría de Industria y Comercio podrá permitir la introducción, sustitución o limitación de modelos dentro de las distintas líneas que produzcan en cada tipo.

Artículo 17o. Las empresas productoras de automóviles sólo podrán producir vehículos de este tipo. A su vez, las productoras de tipos compacto, estándar y deportivo no lo podrán ser del tipo popular.

Artículo 18o. A partir del año modelo 1974, las empresas fabricantes de automóviles de los tipos compacto, estándar o deportivo, sólo podrán producir tres líneas de vehículos con tres modelos de cada línea, sin que la producción total de modelos sea superior a siete y siempre que la gama que se autorice no afecte la eficiencia de la industria.

Artículo 19o. A partir del año modelo 1974, las empresas fabricantes de automóviles de tipo popular sólo podrán producir hasta cuatro líneas de vehículos con tres modelos en cada línea, sin que la producción total de modelos sea superior a siete y siempre que la gama que se autorice no afecte la eficiencia de la industria.

Artículo 20o. Las empresas productoras de camiones o vehículos con motor de gasolina para el transporte de efectos o

de mas de 10 personas, podrán producir todos aquellos tipos, líneas y versiones de peso vehicular y de distancia entre ejes que la Secretaría de Industria y Comercio autorice tomando en cuenta las necesidades del mercado.

Artículo 21o. Las empresas que produzcan o deseen producir más de un motor básico de gasolina, deberán obligarse a exportar anualmente, como mínimo, el 60% del volumen de producción del nuevo motor. Se entienden por motores básicos los siguientes cilindros en línea, cilindros en "V" y cilindros horizontales.

Capítulo V. Exportaciones

Artículo 22o. Para los efectos de cómputo de divisas generadas por exportaciones, la Secretaría de Industria y Comercio, reconocerá el 100% de las divisas netas que se generen por la exportación de productos automotrices.

Artículo 23o. A partir del año modelo 1974, las empresas de la industria terminal deberán generar, por lo menos el 40% de las divisas netas necesarias para cubrir la compensación de cuotas y extra cuotas, con la exportación de productos automotrices fabricados por las empresas de la industria de autopartes que cumplan con los requisitos de mayoría de capital social a que se refiere el Artículo 33.

El 60% restante podrá ser obtenido con exportaciones de productos automotrices fabricados en planta propia o por empresas que aun cuando no cuenten con la mayoría del capital antes mencionado, operen conforme a programas aprobados por la Secretaría de Industria y Comercio.

Artículo 24o. Las empresas que a la fecha de entrada en vigor de este Decreto cuenten con programas de fabricación para producir artículos para el mercado externo, aprobados por la Secretaría de Industria y Comercio, que no les permitan cumplir con lo señalado en el artículo 23, deberán solicitar a la mencionada dependencia les autorice el plazo adicional para ajustarse a dicho precepto.

La solicitud que se presente deberá acompañarse de los estudios que demuestren la necesidad de ampliación del plazo.

Artículo 25o. Para computar las proporciones que correspondan tanto a la industria terminal, como a la de autopartes, señaladas en el artículo 23 y tratándose de componentes o vehículos terminados, exportados por empresas de la industria terminal en los que se hubieren utilizado partes automotrices adquiridas de la industria de autopartes; el valor neto generado por la empresa de la industria terminal será aquel que resulte de la diferencia entre las divisas netas generadas y el valor de las partes automotrices adquiridas de la industria de autopartes.

Capítulo VI. Precios.

Artículo 26o. La Comisión Intersecretarial a que se refiere el Artículo 4o emitirá su opinión sobre la política a seguir en la fijación de los precios para las unidades y -- equipos con cargo extra.

Artículo 27o. La Secretaría de Industria y Comercio mantendrá el control de precios establecido de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

Artículo 28o. No se harán cargos adicionales a los precios fijados a los vehículos, tanto para el público como para los distribuidores, excepto los expresamente autorizados.

Capítulo VII. Equipos con cargo extra

Artículo 29o. Los equipos con cargo extra se clasifican en requeridos por diseño, opcionales comunes y opcionales de lujo:

I) Requeridos por diseño son todos aquellos indispensables para el buen funcionamiento del vehículo y que aumentan sus condiciones de seguridad o evitan la contaminación del ambiente;

II) Opcionales comunes son los que brindan mayor comodidad, mejoran las especificaciones de los vehículos adaptando los a determinadas condiciones de operación o bien que su consumo sea generalizado; y

III) Opcionales de lujo son aquellos equipos que no proporcionan una ventaja técnica a los vehículos y sólo permiten al usuario hacer más distintiva la unidad.

Artículo 30o. La instalación de equipos con cargo extra en los vehículos se autorizará conforme a las siguientes proporciones:

I) Hasta en el 100% de los vehículos, si se trata de -- equipos requeridos por diseño;

II) Hasta en el 80% de los vehículos cuando se trate de -- equipos opcionales comunes; y

III) Hasta en el 20% de los vehículos, para el caso de -- equipos opcionales de lujo, previo pedido de los distribuidores.

Artículo 31o. Los precios que se autoricen para los equipos con cargo extra, en cada tipo de vehículo, además de que no deben elevar el diferencial de precios de la unidad para la cual se solicite el equipo, serán fijados, de acuerdo con la necesidad de su instalación, la demanda interna y los costos en que se incurra.

Capítulo VIII. Estímulos fiscales

Artículo 32o. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme a las disposiciones legales aplicables, quedará facultada para conceder a la industria automotriz terminal, los siguientes estímulos fiscales:

I) Reducción hasta el 100% del impuesto general de importación de los materiales de ensamble complementarios para la fabricación de vehículos

II) Reducción hasta el 100% de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble;

III) Devolución hasta del 100% de los impuestos indirectos causados por el producto automotriz exportado por el incremento del valor de sus exportaciones entre 1971 y 1972.

Si dicho incremento es superior al 25%, la devolución podrá extenderse a la totalidad de las exportaciones realizadas durante 1972. Para los años posteriores a este último, la devolución comprenderá la totalidad de las exportaciones realizadas durante los mismos, a partir del momento en que el fabricante alcance el incremento de 25% sobre el año base de 1971.

Esta devolución se entenderá al fabricante final del producto exportado, siempre que se utilice para compensar importaciones automotrices.

Las devoluciones a que se refiere esta fracción, no se concederán tratándose de ventas a las zonas fronterizas del país o a las zonas y perímetros libres;

IV) Reducción del impuesto general de importación sobre maquinaria y equipo no producidos en el país; y

V) Autorización para depreciar en forma acelerada las inversiones en maquinaria y equipo para efectos del impuesto sobre la renta.

Título Segundo. INDUSTRIA DE AUTOPARTES

Capítulo I. Capital social

Artículo 33o. Las empresas fabricantes de autopartes deberán mantener una estructura de capital social en la que el 60% del mismo, como mínimo, sea propiedad de mexicanos y esté representado por acciones nominativas.

La Secretaría de Industria y Comercio podrá verificar en todo momento la observancia de esta obligación, de cuyo cumplimiento dependerá el disfrute de los beneficios que consignan los Artículos 23 y 37.

Capítulo II. Incorporación de Partes y materias primas.

Artículo 34o. El grado mínimo de integración nacional respecto al costo directo de producción será del 60%.

Artículo 35o. Serán de incorporación obligatoria todos aquellos productos que se fabriquen en el país y cuyo diferencial de precios no sea superior en un 25% respecto al que rija en el mercado interno del país del cual provenga la mayor parte de las importaciones o la tecnología.

Artículo 36o. Las partes y materias primas que se utilicen en la fabricación de autopartes, deberán satisfacer los requisitos de las normas de calidad o de funcionamiento que fije la Secretaría de Industria y Comercio o, en su defecto, las especificaciones internacionales que la misma apruebe.

LA TRANSPERENCIA DE TECNOLOGIA

Capítulo III. Exportaciones

Artículo 37o. La Secretaría de Industria y Comercio podrá computar las divisas netas que se generen por la exportación de partes automotrices producidas por las empresas de autopartes que cumplan con el requisito de mayoría de capital social a que se refiere el Artículo 33, en una proporción mayor a su monto y siempre que a juicio de dicha dependencia, se justifique el otorgamiento de esa medida.

Artículo 38o. El cómputo a que se refiere el Artículo 37 se concederá sobre las divisas que se generen por la exportación de nuevos productos, siempre que su monto sea superior a diez millones de pesos.

Si se trata de productos que ya se estén exportando, el beneficio se concederá sobre las divisas que se obtengan en adición a las generadas el año anterior, y siempre que el excedente sea mayor de diez millones de pesos.

Capítulo IV. Estimulos Fiscales.

Artículo 39o. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme a las disposiciones legales aplicables, queda facultada para conceder a la industria automotriz de autopartes los siguientes estimulos fiscales:

1) Devolución hasta del 100% de los impuestos indirectos causados por el producto automotriz exportado por el incremento del valor de sus exportaciones entre 1971 y 1972.

Si dicho incremento es superior al 25%, la devolución podrá extenderse a la totalidad de las exportaciones realiza-

das durante 1972. Para los años posteriores a este último, - la devolución comprenderá la totalidad de las exportaciones - realizadas durante los mismos, a partir del momento en que - el fabricante alcance el incremento del 25% sobre el año ha - se de 1971.

Esta devolución se entenderá al fabricante final del pro - ducto exportado, siempre que se utilice para compensar impor - taciones automotrices;

II) Devolución hasta del 100% de los impuestos indirectos a las exportaciones de los fabricantes finales que no estén - comprendidos en la fracción anterior. Esta devolución se -- aplicará también a las ventas que realicen a las zonas fron - terizas del país y a las zonas y perímetros libres;

III) Reducción del impuesto general de importación sobre - maquinaria y equipo no producidos en el país; y

IV) Autorización para depreciar en forma acelerada las in - versiones en maquinaria y equipo para efectos del pago del -- impuesto sobre la renta.

Título Tercero. DE LA COMISION INTERSECRETARIAL.

Capítulo Único

Artículo 40o. Se crea la Comisión Intersecretarial de - la Industria Automotriz.

Artículo 45o. La Comisión estará formada por tres repre - sentantes de la Secretaría de Industria y Comercio y tres de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Dicha Comi - sión será presidida por el C. Subsecretario de Industria, de la Secretaría de Industria y Comercio y fungirá como Secreta - rio el Director General de Estudios Hacendarios y Asuntos In - ternacionales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 42o. La Comisión Intersecretarial tendrá el -- carácter de organismo técnico y consultivo del Ejecutivo Fe - deral, en todo lo concerniente a la industria y al comercio - automotriz.

Artículo 43o. La Comisión Intersecretarial propondrá la reglamentación de las actividades de las empresas de las in - dustrias terminal y de autopartes, así como también la de -- las operaciones de distribución y de importación y exporta - ción de vehículos.

Artículo 44o. Para el desempeño de sus funciones la Co - misión se auxiliará del personal técnico y administrativo ne - cesario, dependiente de las Secretarías de Industria y Comer - cio y de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 45o. La Comisión Intersecretarial se reunirá - con la frecuencia que ella misma determine o a solicitud de - cualquiera de las representaciones de las Secretarías que la integran.

Transitorios

Artículo 1o. El presente Decreto entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Artículo 2o. Los fabricantes de autopartes deberán cumplir con la obligación señalada en el Artículo 8o, en un plazo de 180 días a partir de la vigencia del presente Decreto.

Artículo 3o. Las empresas de la industria terminal que produzcan autopartes deberán registrarlas en la Secretaría de Industria y Comercio dentro de 60 días contados a partir de la fecha de entrada en vigor de este ordenamiento.

Artículo 4o. Durante el año de 1973, la Secretaría de Industria y Comercio revisará los precios de los equipos con cargo extra actualmente autorizados, a fin de que se ajusten a lo dispuesto en el Artículo 31.

Artículo 5o. Las Secretarías de Industria y Comercio y de Hacienda y Crédito Público, expedirán los Acuerdos que reglamenten las disposiciones del presente Decreto.

Artículo 6o. Se deroga el Decreto de 23 de agosto de 1962 y los Acuerdos del 17 de octubre de 1969 y del 20 de junio de 1970, en lo que se opongan al presente.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de octubre del año de mil novecientos setenta y dos. Luis Echeverría Álvarez. Rúbrica. El Secretario de Industria y Comercio, Carlos Torres Manzo. Rúbrica. El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Hugo B. Margáin. Rúbrica.

b) Acuerdo que Reglamenta las Disposiciones del Decreto que fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación de 24 de octubre de 1972.

LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA

Con fundamento en los artículos 1o. y 3o. de la Ley Reglamentaria del Párrafo 2o. del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 6o. y 8o., -- fracciones I, III y IV de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, 1o. 2o. y 3o. de la Ley sobre Atribuciones -- del Ejecutivo Federal en Materia Económica, y 5o. Transitorio del Decreto que fija las Bases para el Desarrollo de la

Industria Automotriz, y

CONSIDERANDO que es necesario establecer las reglamentaciones específicas para aplicar las disposiciones contenidas en el Decreto Presidencial antes mencionado, hemos tenido -- a bien expedir el siguiente

Acuerdo que Reglamenta las Disposiciones del Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz.

Artículo 1o. El costo directo de producción a que se refieren los artículos 1o. y 34 del Decreto, estará integrado por los siguientes renglones:

- a) Materias primas, artículos semiterminados o terminados;
- b) Combustibles y otros materiales auxiliares;
- c) Energía utilizada;
- d) Salarios y prestaciones derivados de los contratos de trabajo; y
- e) Depreciación de la maquinaria y equipo en los términos que señale la Ley del Impuesto sobre la Renta.

La fracción nacional será resultante de comprar los valores libres a bordo (l.a.b.) planta de los renglones anteriores con los de las materias primas, artículos terminados o semiterminados de importación, costo seguros y fletes (c.s.f.) puerto de entrada. Si el transporte de las mercancías importadas se realiza por compañías navieras mexicanas, esos fletes se considerarán como parte de la fracción nacional; --- igual tratamiento se dará a los costos por seguros. El 60% de integración para autopartes podrá alcanzarse en el plazo que apruebe la Secretaría de Industria y Comercio en el programa de fabricación respectivo.

Artículo 2o. Son de incorporación obligatoria, en los términos del Artículo 4o. del Decreto, los siguientes sistemas y conjuntos mecánicos:

- a) Motor;
- b) Transmisión o caja de velocidad mecánica;
- c) Conjunto plato y disco opresor de embrague y sus componentes;
- d) Flecha cardánica;
- e) Ejes con mecanismo diferencial;
- f) Mazas, frenos y tarbores;
- g) Ruedas; y
- h) Partes que forman la Lista Común de Incorporación -- Obligatoria del 12 de noviembre de 1970.

Artículo 3o. Para los efectos del Capítulo IV del Decreto, se entenderá:

- I) Por línea de vehículos, aquel conjunto de utilidades que tenga la misma carrocería básica, con igual o distinto --

tren motriz; y

II) Por modelo, todas aquellas versiones de dos o cuatro puertas, sedanes, vagonetas, "techo duro" o convertibles que se deriven de una línea.

Artículo 4o. La Secretaría de Industria y Comercio no podrá autorizar a las empresas terminales la introducción de nuevas líneas o modelos de vehículos o la sustitución de los que actualmente produzcan, siempre que cumplan, en todos sus términos, con lo dispuesto en los artículos 17, 18 y 19 del Decreto.

Artículo 5o. Para lograr la simplificación de los conjuntos mecánicos señalados en el Artículo 2o. de este Acuerdo, en la forma que más convenga a los intereses de la industria automotriz, la Secretaría de Industria y Comercio constituirá un comité de tipificación para partes o conjuntos mecánicos, en el que estará representada la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 6o. Los precios al público de los cambios de llantas serán aquellos que resulten de aplicar el 95% de la diferencia existente entre los precios de las llantas opcionales y las llantas estándar. Esta diferencia se determinará con base a los precios de lista que tengan autorizados las fábricas de llantas.

El margen de operación a concesionario se fijará en 15% sobre el precio que se autorice al público.

Artículo 7o. La Secretaría de Industria y Comercio permitirá a las empresas terminales repercutir los precios de las carrocerías de estacas, "pick-up" y volteos y sus aditamentos, que previamente hayan sido fijados a los fabricantes de carrocerías, cuando éstas se encuentren instaladas en los vehículos. Los precios de venta serán los mismos que aparezcan en los oficios girados a los fabricantes de carrocerías.

Artículo 8o. Las plantas automotrices deberán entregar mensualmente a sus distribuidores el 20% de cada tipo de camión, chasis con cabina, sin carrocería de ninguna especie, excepto aquellas unidades que ya tienen como equipo estándar la carrocería "pick-up". Este porcentaje sólo podrá disminuirse previo pedido del distribuidor.

Artículo 9o. Las plantas terminales deberán entregar a los distribuidores, sin carrocería de ninguna especie, los chasis que formen parte de la "cuota mestrenca para carroceros", así como los chasises coraza, control trasero que produzcan.

Artículo 10. Se considerarán como equipos con cargo extra los que en país de origen se ofrezcan como tales.

Artículo 11. También se considerarán equipos con cargo extra aquéllos que, aun cuando en país de origen pasen a formar parte de los equipos estándar de algunas unidades, en el

xico no deban ser incorporadas en la totalidad de los vehículos.

El precio del equipo opcional en país de origen que se tomará para establecer el diferencial de precios de la unidad, será aquél que hubiera tenido en la unidad de referencia como opcional en el último año de su instalación.

Artículo 12. No se autorizarán como equipo con cargo extra los cambios a los procesos de fabricación de los vehículos, los equipos que formen parte de la unidad básica en México, así como aquéllos que en país de origen se consideren dentro de los precios base de las unidades y que formen parte del equipo estándar.

Artículo 13. Se entiende por cambios a los procesos de fabricación, las técnicas y los equipos sin los cuales no hubiese sido posible producir un vehículo con las condiciones normales de funcionalidad, así como los que por cualquier razón hagan los fabricantes en el diseño de sus productos y para lo que no exista cargo adicional a los precios base de las unidades en país de origen.

Artículo 14. La Secretaría de Industria y Comercio fijará anualmente el porcentaje de instalación de las transmisiones automáticas en los vehículos que produzca la empresa terminal de acuerdo al volumen de demanda y a la posibilidad de su fabricación en México.

Artículo 15. Para los efectos del Artículo 33 del Decreto, las empresas de la industria fabricante de autopartes, deberán enviar a las Secretarías de Industria y Comercio y de Hacienda y Crédito Público, copia certificada del acta constitutiva de la sociedad, en la que se indique que se satisface el requisito del capital mayoritario nacional.

Artículo 16. Las sociedades fabricantes de autopartes dividirán su capital social en acciones series "A" y "B". Las acciones serie "A" serán nominativas, representarán cuando menos el 60% del capital social y deberán llevar la siguiente cláusula:

"No podrán adquirir acciones de esta serie personas físicas o morales de nacionalidad extranjera ni sociedades mexicanas en las que la mayoría de capital social sea poseído por extranjeros. Las sociedades mexicanas en las que la mayoría del capital social sea mexicano, podrán adquirir acciones de esta serie siempre que adquieran también acciones de aquellas susceptibles de ser propiedad de extranjeros, en forma tal que el monto adquirido de cada serie corresponda exactamente a la proporción de capital mexicano y extranjero, respectivamente, de dichas sociedades.

"Todos aquéllos actos que se ejecuten en violación de esta cláusula no producirán efecto alguno en favor de las personas que los hayan llevado a cabo y las acciones se perderán

rán en beneficio de la nación mexicana".

Artículo 17. La proporción adicional a que se refiere el Artículo 37 del Decreto, no podrá exceder al 30% de las divi sas netas generadas y se irá reduciendo paulatina y acumulativamente en una tercera parte cada año, de manera tal que a partir del cuarto año dejará de otorgarse este beneficio.

Para tal efecto, los interesados deberán presentar un -- programa de exportaciones conforme al cuestionario que elabore la Secretaría de Industria y Comercio.

Transitorios

Unico.- El presente acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

México, D.F., a 23 de octubre de 1972. El Secretario de Industria y Comercio. Carlos Torres Manzo. Róbrica. El Secretario de Hacienda y Crédito Público. Hugo B. Marañán. Róbrica.

APENDICE III

DECRETO para el fomento de la industria automotriz.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice:
Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89 fracción I, de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 10. 8o. 13 y 17 de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 5o. y 12 de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera; 21, 31 fracción IV, 32 fracciones I, XVII y XVIII, 33 fracciones X, XII y XX, 34 fracciones I, II, IV, V, VI y VII y 36 fracción XXIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o. fracción XVII inciso 5 subinciso E y 2o. fracción II de la Ley de Ingresos de la Federación; 14 del Presupuesto de Egresos de la Federación y 1o. y 3o. de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 Constitucional y

CONSIDERANDO

Que durante los últimos 15 años se ha seguido una política de protección, fomento y estímulo de la industria automotriz y que ésta ha alcanzado, en términos generales, los niveles de desarrollo que se fijaron en las disposiciones hasta hoy vigentes.

Que es necesario lograr en esta industria niveles internacionales de productividad, para consolidar los logros alcanzados.

Que se requiere que las empresas de la industria automotriz racionalicen el uso de divisas de acuerdo con la prioridad de esta rama industrial y las exportaciones que realicen.

Que es necesario que esta industria se convierta a medio plazo en generadora neta de divisas, con el fin de contribuir al equilibrio de la balanza de pagos del país.

Que el grado de integración nacional de los vehículos se ha visto afectado por el cambio de paridad de nuestra moneda.

Que es indispensable aprovechar nuestro mercado interno y las máximas posibilidades de fabricar artículos manufacturados para generar mayor empleo.

Que en la zona fronteriza y en el perimetro y zonas libres del país se acentúa la necesidad de sustituir importaciones por bienes fabricados localmente, con los beneficios-económicos de ocupación de recursos humanos y materiales de la nación.

Que es necesario racionalizar, aún más, la fabricación de automóviles, camiones y tractores agrícolas para aprovechar eficientemente nuestros recursos y aumentar la productividad de esta rama.

Que es necesario reconocer, apoyar y fortalecer los esfuerzos realizados por las empresas mayoritariamente mexicanas.

Que es conveniente dictar las disposiciones que aprovechen las coyunturas nacionales e internacionales, previniendo el sano desarrollo de las actividades industriales y de la economía en su conjunto, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO PARA EL FOMENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CAPITULO I

Disposiciones Generales

ARTICULO 1o. El presente Decreto tiene por objeto fomentar la industria automotriz nacional para acelerar su crecimiento, consolidar los avances logrados y convertirla a mediano plazo en generadora neta de divisas.

ARTICULO 2o. Para los efectos de este Decreto, se entenderá:

I. Por automóvil, el vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas;

II. Por camión, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas;

III. Por tractocación, el vehículo automotor de 2 o 3 ejes, destinado al transporte de efectos mediante el arrastre de un remolque, plataforma o cualquier otro tipo de carrocería;

IV. Por autobús integral, el vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada, destinado al transporte de más de 10 personas.

V. Por tractor agrícola, el vehículo autorotor empleado en faenas agrícolas.

VI. Por industria terminal, los fabricantes nacionales de automóviles, camiones, tractocamiones, autobuses integrales o tractores, que realizan en ensamble final de estos vehículos utilizando componentes de producción nacional, tanto propios como de la industria de autopartes, complementados con componentes de importación.

VII. Por industria de autopartes, los fabricantes nacionales de componentes y sus partes que se utilicen en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuesto, así como los fabricantes nacionales de remolques, plataformas o cualquier otro tipo de carrocería;

VIII. Por componentes autorotrices, las partes o conjuntos integrantes de un vehículo autorotor, sean éstos de producción nacional o importados;

IX. Por presupuesto de divisas, el monto anual de las mismas que podrán ejercer las empresas de la industria terminal para la importación de material de ensamble y de repuesto, de vehículos nuevos y de herramental para ensamble, así como para los pagos del contenido importado de los componentes nacionales, de regalías al extranjero, por uso de patentes y marcas, conocimientos técnicos y administrativos, ingeniería básica y de detalle y cualquier otro gasto en divisas;

X. Por Secretaría, la de Patrimonio y Fomento Industrial y

XI. Por Comisión, la Intersecretarial de la Industria Autorotriz.

CAPITULO II

Industria Terminal

ARTICULO 3o. A partir del año modelo 1973, la Secretaría, con base en las resoluciones de la Comisión, fijará un presupuesto anual de divisas para la industria autorotriz, tomando en cuenta los objetivos fijados para este sector y la situación de la balanza de pagos.

La Secretaría asignará ese presupuesto de divisas a las empresas de la industria terminal en base a una cuota inicial autorizada y a las exportaciones netas que realicen.

ARTICULO 4o. La cuota inicial autorizada a que se refiere el artículo anterior, se calculará considerando la balanza de divisas histórica de cada empresa, así como la participación mexicana en su capital y el grado de integración nacional de los vehículos, según la fórmula que establezca la Comisión.

ARTICULO 5o. Para el cómputo de divisas generadas por exportaciones, la Secretaría reconocerá el 100% de las divisas netas que se generen por la exportación de vehículos, -herramental y componentes automotrices, así como de implementos agrícolas para el caso de fabricantes de tractores. Se tomará como generación neta de divisas el valor de venta de los productos menos su contenido importado.

Las ventas de automóviles nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres de la República, se considerarán como exportaciones para fines del presupuesto de divisas.

ARTICULO 6o. Las empresas de la industria terminal deberán general por lo menos 50% de las divisas netas necesarias para su presupuesto de divisas, con la exportación de componentes fabricados por empresas de la industria de autopartes que cumplan con un programa de fabricación aprobado por la Secretaría.

El 50% restante podrá ser obtenido con exportaciones de vehículos y componentes automotrices fabricados en planta propia o por empresas que no cuenten con programa de fabricación aprobado por la Secretaría. En caso de componentes fabricados por empresas maquiladoras que operen al amparo del Reglamento del párrafo tercero del artículo 321 del Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, sus exportaciones sólo podrán contar hasta el 20% de las divisas netas necesarias para el presupuesto de la industria terminal.

ARTICULO 7o. Los grados mínimos de integración nacional que deberán tener los vehículos automotores, serán los siguientes:

	Porcentaje Mínimo de Integración Nacional
Automóviles	50%
Camiones	65%
Tractocamiones y Autobuses integrales	70%
Tractores Agrícolas	65%

Los grados de integración nacional de los vehículos se calcularán por modelo y en base a la fórmula costo-partes.

ARTICULO 9o. El grado de integración nacional recomendado es aquel que la Secretaría considera que las plantas de la industria terminal pueden llegar a alcanzar en sus modelos. Estos grados de integración por tipo de vehículo son los siguientes:

Año Modelo	1973	1974	1980	1981 en adelante
Automóviles	55%	65%	70%	75%
Camiones	70%	75%	80%	85%
Tractocamiones y Autobuses integrales	75%	80%	85%	90%
Tractores Agrícolas	70%	75%	90%	85%

ARTICULO 9o. Para efectos del presupuesto de divisas de las empresas, el contenido importado de los vehículos se afectará por el diferencial entre los grados de integración nacional recomendado y real, conforme a las reglas que expida la Comisión.

ARTICULO 10. El uso de divisas por concepto de transferencia de tecnología y otros gastos indirectos se determinará en base a los porcentajes que señale la Comisión, aplicados al precio de venta neto de los vehículos.

ARTICULO 11. Para los fines de este Decreto, los componentes automotrices se clasifican en:

- I. Nacionales de incorporación obligatoria;
- II. De fabricación nacional, y
- III. Complementarios de importación.

ARTICULO 12. Los componentes nacionales de incorporación obligatoria y los de fabricación nacional, serán aquellos que aparezcan en los listados que para el efecto publicará la Secretaría con base en las resoluciones de la Comisión y que satisfagan las normas establecidas por esa dependencia, o en su defecto las especificaciones internacionales aprobadas por la misma.

ARTICULO 13. Para determinar el contenido nacional de los vehículos fabricados por la industria terminal, sólo se tomarán en cuenta los componentes automotrices producidos -- conforme a programas de fabricación aprobados por la Secretaría.

ARTICULO 14. Las empresas de la industria terminal no podrán fabricar componentes que produzca la industria de autopartes. Sin embargo, la Secretaría podrá autorizarles la fabricación de componentes adicionales a los que ya producen o tengan aprobados para producir cuando a su juicio sea beneficio para la economía del país y el desarrollo de la industria nacional y se cumplan además, los requisitos que fije -- al respecto la Comisión.

ARTICULO 15. Para que un componente clasificado como nacional de incorporación obligatoria pueda ser sustituido por uno de importación, se requerirá la formulación de un Convenio con la Secretaría bajo las siguientes bases:

I. Que las partes interesadas presenten ante la Secretaría la solicitud correspondiente, indicando las razones y -- consecuencias de la sustitución, así como los compromisos -- que estén dispuestas a adquirir:

II. Que dicha solicitud se analice conjuntamente con las empresas de la industria terminal y la de autopartes que corresponda, y

III. Que cumplan con las condiciones que en base a su solicitud les fije la Secretaría.

Estos Convenios obligan a las partes que los suscriban. Serán de aplicación general para todas las empresas del sector que se adhieran a los mismos y cumplan con los requisitos establecidos.

ARTICULO 16. Las empresas de la industria terminal se -- herán presentar a la Secretaría para su aprobación, durante el segundo trimestre del año calendario, los modelos que pretendan producir durante el siguiente año automotriz, incluyendo el cómputo del contenido nacional por modelo, de acuerdo a la fórmula costo-partes, los equipos opcionales y el valor del contenido importado.

Las empresas de la industria terminal podrán importar -- componentes para el ensamble de los modelos autorizados por la Secretaría, al amparo de permisos abiertos de importación que expida la Secretaría de Comercio, en los casos que éstos se requieran.

ARTICULO 17. Sólo las empresas de participación rayo - ritaria mexicana podrán ser autorizadas directamente por la Secretaría para producir líneas de vehículos diferentes a -- las ya aprobadas.

ARTICULO 18. La Secretaría podrá verificar, cuando lo - estime conveniente, la información proporcionada por las em- presas de la industria terminal en relación con cada uno de- los modelos y líneas que tengan aprobados.

ARTICULO 19. Para los fines de este Decreto, los equi - pos con cargo extra se clasifican en opcionales comunes y - opcionales de lujo. Opcionales comunes son los que brindan- mayor comodidad, mejoran las especificaciones de los vehicu- los adaptándolos a determinadas condiciones de operación, o- bien que su consumo sea generalizado. Opcionales de lujo -- son los que no proporcionan una ventaja técnica a los vehicu- los y sólo permiten al usuario hacer distintiva la unidad.

La Secretaría dictaminará sobre la clasificación de es - tos equipos en cada caso.

ARTICULO 20. La instalación de equipo con cargo extra - en los vehículos se autorizará conforme a las siguientes pro- porciones:

I. Hasta en el 60% de la producción de vehículos, cuan- do se trate de equipos opcionales comunes, y

II. Hasta en el 20% de la producción de vehículos, para- el caso de equipos opcionales de lujo.

Esta relación se deberá cumplir en forma trimestral en - la producción de cada uno de los modelos autorizados. La Se- cretaría podrá verificar, cuando lo juzgue conveniente, el - cumplimiento de esta disposición.

ARTICULO 21.- Las empresas de la industria terminal que- deseen producir más de un tipo de motor, deberán exportar -- anualmente, como mínimo, el 60% del volumen de la producción del motor adicional.

ARTICULO 22. La incorporación de motores diesel para -- camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrán hacerla empresas de participación mayoritaria mexicana.

ARTICULO 23. La Secretaría de Comercio podrá permitir - la importación de automóviles, camiones y tractores nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres de la República, úni-

camente a las empresas de la industria terminal. Estas importaciones serán con cargo al presupuesto de divisas de cada empresa .

Los vehículos que se importen conforme al párrafo anterior, deberán ser iguales a los producidos en el país.

ARTICULO 24. La Secretaría de Comercio, con base en la política de precios que determine la Comisión, aplicará el tratamiento que corresponda a los vehículos que comprende este Decreto.

ARTICULO 25. Previa resolución favorable de la Comisión, la Secretaría de Comercio sólo podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la importación al interior de la República, de automóviles nuevos con equipos especiales no fabricados en el país. Estas importaciones serán con cargo al presupuesto de divisas de las empresas antes citadas.

CAPITULO III

Industria de Autopartes

ARTICULO 26. Conforme a lo dispuesto por la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, las empresas de la industria de autopartes deberán mantener una estructura de capital en la que el 60% del mismo, como mínimo, sea propiedad de inversionistas mexicanos.

ARTICULO 27. El capital social de las empresas de la industria de autopartes se dividirá en acciones serie "A" y "B". Las acciones serie "A" serán nominativas y representarán cuando menos el 60% del capital social y deberán cumplir con las reglas que señale la Comisión.

ARTICULO 28. La Secretaría formulará los programas de integración de los componentes de fabricación nacional que considere deben incorporarse en forma obligatoria en los vehículos fabricados para el mercado interno; para tal efecto, escuchará la opinión de la industria terminal.

ARTICULO 29. Para que los componentes que producen las empresas de la industria de autopartes puedan ser incluidos en los listados a que se refiere el artículo 12, éstos deberán alcanzar una integración nacional mínima del 30% según la fórmula costo-directo, en la cual se incluirá el monto de sus exportaciones directas.

ARTICULO 30. Para el cálculo del grado de integración -

nacional de los vehículos de la industria terminal, los componentes fabricados por la industria de autopartes se clasificarán y contabilizarán de acuerdo con la siguiente tabla:

Categoría	Grado de Integración Nacional -- más Exportaciones.	Contabilidad Neta
A	Más de 100%	100%
B	De 80 a 99%	80%
C	De 60 a 79%	60%
D	Menos de 60%	0%

Conforme a la tabla anterior, el grado mínimo de integración nacional más exportaciones para la industria de autopartes será del 60% para los años 1978 y 1979. Para 1980 el mínimo será del 30% por lo que a partir de ese año, la contabilidad neta para la categoría "C" será 0.

La Secretaría expedirá certificados de clasificación de acuerdo con la tabla anterior. Las empresas de la industria de autopartes deberán calcular trimestralmente su grado de integración; en caso de cambiar de categoría, deberán notificarlo a la Secretaría en un plazo no mayor de un mes.

ARTICULO 31. Las exportaciones utilizadas por la industria de autopartes para su clasificación en la tabla del artículo anterior, no podrán ser contabilizadas por las empresas de la industria terminal para su presupuesto de divisas.

ARTICULO 32. La fabricación e importación de motores -- diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrá hacerse por empresas de participación mayoritaria mexicana y con programa de fabricación aprobado por la Secretaría.

ARTICULO 33. Los componentes automotrices fabricados -- por la industria de autopartes deberán cumplir con las normas establecidas por la Secretaría, o en su defecto con las especificaciones internacionales que la misma apruebe:

ARTICULO 34. Las partes y materias primas de importación aprobadas por la Secretaría en los programas de fabricación de componentes automotrices, podrán ser internadas al país al amparo de permisos anuales de importación que expida la Secretaría de Comercio, en los casos en que éstos se requieran.

CAPITULO IV

Estímulos Fiscales

ARTICULO 35. Para hacerse acreedoras a los estímulos -- fiscales que establece este Decreto y las disposiciones legales vigentes, las empresas de la industria terminal deberán mantener un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas y cumplir con los porcentajes mínimos de integración nacional por modelo que se señalan en el artículo 7o. de este Decreto.

ARTICULO 36. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con base en las resoluciones de la Comisión y en las disposiciones legales vigentes concederá a las empresas de las industrias terminal y de autopartes la reducción hasta del 100% del impuesto general de importación de la maquinaria y equipo no producidos en el país destinados a la fabricación de componentes o de vehículos, así como de los componentes complementarios de importación, excepto los opcionales de lujo.

A las empresas de la industria terminal les podrá conceder además la reducción hasta del 100% de la participación -- nata federal del impuesto especial de ensamble.

ARTICULO 37. La Secretaría de Comercio, con base en las resoluciones de la Comisión y en las disposiciones legales vigentes, podrá conceder a los fabricantes finales de componentes y a las empresas de la industria terminal, la devolución hasta del 100% de los impuestos indirectos causados por los componentes y vehículos exportados.

ARTICULO 38. Las empresas de la industria terminal y de autopartes, pagarán una cuota equivalente al 4% del valor de las reducciones de impuestos obtenidos, por concepto de los servicios de inspección y vigilancia que conjuntamente realizarán las Secretarías de Patrimonio y Fomento Industrial y de Hacienda y Crédito Público. Los pagos se efectuarán en la forma y términos que señale la Comisión.

CAPITULO V

Comisión Intersecretarial

ARTICULO 39. Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz como organismo de carácter técnico y --

consultivo del Ejecutivo Federal, en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y a la aplicación de este Decreto.

ARTICULO 40. La Comisión estará formada por dos representantes de cada una de las siguientes Secretarías: Patrimonio y Fomento Industrial, Hacienda y Crédito Público y Comercio. Dicha Comisión será presidida por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

El Presidente de la Comisión tendrá la representación de la misma y se coordinará con otras comisiones creadas por el Ejecutivo Federal, para el mejor desempeño de sus atribuciones.

ARTICULO 41. La Comisión funcionará válidamente con la asistencia mínima de un representante de cada una de las Secretarías que la componen y sus resoluciones serán aprobadas por mayoría de votos.

ARTICULO 42. La Comisión sesionará con la frecuencia -- que ella misma determine o cuando la convoque su Presidente -- a iniciativa propia o a petición de cualesquiera de sus miembros.

ARTICULO 43. Los Acuerdos derivados de las resoluciones de la Comisión serán instrumentados por las Secretarías correspondientes.

ARTICULO 44. La Comisión consultará, para el mejor ejercicio de sus atribuciones, cuando lo juzgue conveniente, la opinión de las cámaras y asociaciones representativas de las industrias terminal y de autopartes, así como de concesionarios del autotransporte.

ARTICULO 45. Para el desempeño de sus funciones, la Comisión contará con un Secretario Técnico, que será el Subdirector de la Industria Automotriz, de la Dirección General de Fomento Industrial, de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial quien se auxiliará del personal técnico y administrativo necesario.

ARTICULO 46. La Comisión expedirá las reglas y disposiciones administrativas que considere convenientes para la mejor aplicación e interpretación de este Decreto.

CAPITULO VI

Sanciones

ARTICULO 47. En caso de no cumplir con los porcentajes señalados en el artículo 20, se sancionará a las empresas -- con una multa equivalente al 20% del precio de venta al público, sin que exceda de \$50,000.00, por cada unidad que provoque este incumplimiento.

ARTICULO 48. Las empresas de la industria terminal que produzcan más de un tipo de motor y no cumplan con lo establecido en el artículo 21 de este Decreto, serán sancionadas con multa hasta del 50% del costo unitario del motor, sin -- que exceda de \$50,000.00, por cada unidad producida fuera de lo estipulado.

ARTICULO 49. Las empresas de la industria terminal que fabriquen autopartes sin autorización previa de la Secretaría, serán sancionadas con una multa hasta de \$50,000.00 y -- el cierre de la línea correspondiente, en su caso.

ARTICULO 50. Las empresas de la industria de autopartes que no hagan la notificación a que se refiere el artículo -- 30 del presente Decreto, dentro del plazo establecido en el mismo, serán sancionadas con una multa hasta de \$50,000.00.

ARTICULO 51. Las sanciones a que se refiere este capítulo serán impuestas por la Secretaría previa audiencia del interesado.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el siguiente día de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO. Se liberan los precios al distribuidor y al público de los automóviles, mediante la fijación de una modalidad especial consistente en excluirlos del cumplimiento de los requisitos de los artículos 8o., 9o., 10, 14, 18 y 19 del Decreto que regula los precios de diversas mercancías del 2 de octubre de 1974, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3o. fracción V, 7o. fracción V y -- 17 del mismo Decreto.

La modalidad especial fijada en el párrafo anterior po --

drá ser modificada por la Secretaría de Comercio, previa opinión de la Comisión.

ARTICULO TERCERO. Para los efectos del artículo 16, las empresas de la industria terminal deberán presentar para -- aprobación de la Secretaría, los modelos que pretendan producir para 1978, antes del 31 de agosto de 1977.

ARTICULO CUARTO. Para el año modelo 1978, la Comisión - recomendará los estímulos fiscales que puedan otorgarse a - las empresas de la industria terminal, aun cuando no cumplan con los grados mínimos de integración nacional fijados en el artículo 7o.

ARTICULO QUINTO. Se derogan el Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz y el Acuerdo que reglamenta las disposiciones del mismo, publicado en el "Diario Oficial" de la Federación de 24 de octubre de 1971 así como las demás disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los dieciséis días del mes de junio de mil novecientos setenta y siete.- José López Portillo.- Rúbrica.- El Secretario de Patrimonio y Fomento - Industrial, José Andrés Oteyza.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Julio Rodolfo Moctezuma.- Rúbrica el Secretario de Comercio, Fernando Solana.- Rúbrica. El Secretario de Programación y Presupuesto, Carlos Tello.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio - Médica.- Rúbrica.

APENDICE IV

DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID HURTADO N.- Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 29 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamentos en los artículos 21, 31 fracción V y XVI y 34 fracciones I, IV, V, VII, XII, XIII, XIX, XXI y XXIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 12 y 15 de la Ley Orgánica del Artículo 29 Constitucional en Materia de Monopolios; 1o. 2o. 8o., 9o., 11, 13, 15, 16 y 19 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 5o. de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 5o. de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y

CONSIDERANDO

Que desde hace varios años el Gobierno Federal inició -- una política de fomento al desarrollo e integración de la industria automotriz terminal y de autopartes, que ha permitido estructurar una importante planta industrial que constituye una fuente significativa de empleo.

Que para consolidar los logros alcanzados, de acuerdo -- con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y a los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior, establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, es necesario racionalizar la industria automotriz a fin de que contribuya más eficazmente a los objetivos y prioridades nacionales.

Que para tal fin es indispensable que la industria automotriz deje de ser una carga para la balanza comercial del país y en lo sucesivo genere todas las divisas necesarias para su operación.

Que es necesario que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos para que resulten --

accesibles al consumidor nacional y susceptibles de exportarse, en particular, los vehículos terminados con alto valor agregado.

Que para lograr los objetivos de balanza de pagos y de competitividad es necesario emprender cambios estructurales en la industria tendientes a racionalizar la producción de vehículos, el número de líneas y modelos, estandarizar algunas partes y componentes y obtener, en general, los beneficios que ofrecen las economías de escalas.

Que es importante consolidar la integración de componentes nacionales alcanzada a la fecha mediante una sustitución eficiente de importaciones fortaleciendo así a la industria nacional de autopartes.

Que se debe contar con un sistema de transporte y una oferta de vehículos más acorde a las necesidades del país, para lo cual es preciso fomentar el desarrollo tecnológico y la producción de unidades de interés social y de aquellas destinadas al transporte colectivo de personas y al de mercancías.

Que se requiere aprovechar el mercado interno y externo para fabricar productos automotrices que permitan generar un mayor volumen de empleos en esta rama industrial y obtener un efecto multiplicador importante en otros sectores.

Que se hace necesario evitar la importación ilegal de vehículos y de componentes, prohibir las importaciones de vehículos nuevos y racionalizar las de vehículos usados en la franja fronteriza y zonas libres del norte del país sustituyéndolos por bienes fabricados nacionalmente.

Que es preciso racionalizar el consumo de gasolina y diesel de los vehículos en consecuencia con la política sobre uso de los energéticos, así como disminuir la contaminación ambiental que provocan.

Que se requiere reestructurar la política fiscal aplicada al sector automotriz y eliminar subsidios innecesarios e injustificados socialmente.

Que es conveniente coordinar a las dependencias del Gobierno Federal en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como apoyar y fortalecer los esfuerzos realizados por las empresas mayoritarias mexicanas, particularmente a través de la planeación concertada, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

CAPITULO I

Objetivo y Definiciones

ARTICULO 1o.- El presente Decreto tiene por objeto regular el desarrollo de la industria automotriz para consolidar los avances logrados, adecuar su producción a las necesidades del país, logre una balanza de pagos equilibrada y, se alcancen los objetivos que en el mismo se proponen.

Para tal finalidad la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial autorizará los vehículos y motores que habrán de producir por cada año modelo, precisando las líneas y modelos de los automóviles y las características de los otros vehículos.

ARTICULO 2o.- Para los efectos de este Decreto, se entenderá:

- I.- Por Secretaría, la de Comercio y Fomento Industrial.
- II.- Por Comisión, la Intersecretarial de la Industria Automotriz.
- III.- Por automóvil, el vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas.
- IV.- Por camión comercial, el vehículo automotor con o sin chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta 3,000 kilogramos.
- V.- Por camión ligero, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de 3,001 a 5,000 kilogramos.
- VI.- Por camión mediano, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 9,001 kilogramos.
- VI.- Por camión pesado, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 9,001 kilogramos.
- VIII.- Por tractocamión, el vehículo automotor de 2 o 3 ejes, destinado al transporte de efectos, ya sea mediante el

-arrastré de remolques, semirremolques o con equipo integrado.

IX.- Por autobús integral, el vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada destinando al transporte de más de 10 personas.

X.- Por peso bruto vehicular, el peso real del vehículo expresado en kilogramos, sumando al de su máxima capacidad de carga conforme a las especificaciones del fabricante y al de su tanque de gasolina lleno.

XI.- Por línea, los automóviles que tengan la misma plataforma delantera y carrocería básica e igual tren motriz.

XII.- Por plataforma delantera, la base que soporta a la carrocería de un automóvil, comprendida desde los soportes del motor delantero hasta el punto medio de la longitud total del vehículo. Para unidades con motor trasero se considera la plataforma completa.

XIII.- Por carrocería básica, el conjunto de piezas metálicas o de plástico que configuran externamente a un vehículo y de la que derivan los diversos modelos.

XIV.- Por tren motriz, el conjunto de componentes mecánicos que autopulsan un vehículo, integrado por: motor, caja de velocidades manual o automática, flecha y eje tractivo o, en su caso, transeje manual o automático, sistema de suspensión y frenos.

XV.- Por motor, el conjunto de componentes mecánicos que transforman el combustible en energía cinética para autopulsar un vehículo que se identifica por su disposición y distancia entre los centros de los cilindros, tipo de combustible, número y volumen de desplazamiento de los pistones, etc. Podrá ser considerado como el mismo tipo de motor el que se encuentra comprendido dentro de una tolerancia de 300 centímetros cúbicos en relación con el volumen de desplazamiento de los pistones.

XVI.- Por modelo, todas aquellas versiones de la carrocería básica con dos, tres, cuatro o cinco puertas que se deriven de una misma línea.

XVII.- Por unidad austera, el automóvil que no incluye ningún equipo opcional.

XVIII.- Por año modelo, el período comprendido entre el 1.º de

noviembre de un año y el 31 de octubre del siguiente.

XIX.- Por componentes autorotrices, todas las partes o conjuntos destinados a integrarse en vehículos autorotrices, -- sean éstos de producción nacional o importados.

XX.- Por industria terminal, el conjunto de las empresas -- establecidas en el país, fabricantes de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales, que realizan el ensamble final de estos vehículos.

XXI.- Por industria de autopartes, las empresas establecidas en el país, cuya facturación anual de componentes destinados a uso autorotriz, ya sea como equipo original o de reemplazo, sea mayor del 50 por ciento en relación a sus ventas totales, así como los fabricantes de remolques, semiremolques o cualquier tipo de carrocería.

CAPITULO II

Industria Terminal

ARTICULO 3o.- Para el modelo de 1984, la Secretaría, -- previa opinión de la Comisión, sólo podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la fabricación hasta de tres líneas de automóviles sin que la producción total de modelos sea superior a siete.

Para los años modelo 1985 y 1986, dichas empresas sólo -- podrán producir hasta dos líneas de automóviles sin que la -- producción total de modelos sea superior a cinco.

A partir del año modelo 1987, las empresas de la industria terminal tendrán derecho a producir una línea de automóvil hasta con cinco modelos.

ARTICULO 4o.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de líneas adicionales a las mencionadas en el artículo anterior, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

I.- La fabricación de la línea adicional sea cuando menos autosuficiente en divisas y se exporten más del 50 por ciento de los automóviles a producir, o su equivalente en divisas generadas por la exportación de componentes autorotrices para el ensamble de vehículos de la misma línea.

II.- Se cumpla con los demás requisitos que fije la Comisión.

sión en lo referente a volúmenes mínimos de producción, precios, avances tecnológicos, tiempo de existencia de las unidades en el mercado internacional y otros que se estimen pertinentes.

En caso de que no se cumplan las condiciones anteriores, se dejará insubsistente la autorización y respecto de los vehículos producidos deberán pagarse los impuestos de importación y otros aplicables como si correspondieran a vehículos importados.

ARTICULO 5o.- Los grados mínimos de integración nacional que deberán tener los vehículos, serán los siguientes:

Vehículos

Automóviles

Camiones comerciales y ligeros

Camiones medianos y pesados

Tractocamiones

Autobuses integrales

Los grados de integración nacional de los vehículos se calcularán por modelo y en base a la fórmula costo-partes.

GRADO DE INTEGRACION

Año Modelo

1984	1985	1986	1987 en adelante
50%	50%	55%	60%
65%	70%	70%	70%
65%	70%	75%	80%
70%	90%	90%	90%
70%	90%	90%	90%

Respecto de los vehículos que no cumplan con el grado mínimo de integración, se cubrirán los impuestos de importación correspondientes a vehículos importados, salvo que la Secretaría previa opinión de la Comisión, haya autorizado la disminución temporal de la integración por causas graves que afecten a las empresas y no imputables a éstas.

ARTICULO 6o.- Para determinar el contenido nacional de los vehículos fabricados por la industria terminal, sólo se tomarán en cuenta las materias primas y los componentes automotrices producidos en el país por empresas registradas ante la Secretaría. En aquellos casos en que no se requiera el registro, la Secretaría, podrá expedir constancia de proveedor o autorizar a las empresas de la industria terminal a que contabilicen dentro del grado de integración nacional, sus compras a proveedores.

ARTICULO 7o.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de nuevas líneas de automóviles con grados de integración nacional inferiores a los señalados en el artículo 5o., cuando dichos automóviles se destinen con los requisitos establecidos en el artículo 4o. del presente Decreto.

ARTICULO 8o.- La Secretaría, para autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de camiones, tractocamiones y autobuses integrales, tomará en cuenta que sean vehículos apropiados a las necesidades nacionales, así como el monto de sus exportaciones y las economías de escala que alcancen.

ARTICULO 9o.- En los automóviles y en los camiones comerciales destinados al mercado nacional, las empresas de la industria terminal no podrán incorporar motores de gasolina de ocho cilindros a partir del primero de noviembre de 1984 y el primero de noviembre de 1985, respectivamente.

A partir del primero de noviembre de 1985, las empresas de la industria terminal no podrán incorporar motores de gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

Los motores de gasolina que incorporen en los vehículos que fabriquen, deberán cumplir con lo dispuesto en el Decreto que Establece Rendimientos Mínimos de Combustible para Automóviles, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 1981.

ARTICULO 10.- Las empresas de la industria terminal que incorporen motores diesel, en camiones de todos sus tipos, tractocamiones y autobuses integrales, deberán mantener una estructura de capital en donde el 51 por ciento, como mínimo, esté en poder de inversionistas mexicanos.

ARTICULO 11.- Salvo los que ya producen o tengan autorizados por la Secretaría para producir, las empresas de la industria terminal no podrán fabricar componentes que produzca la industria de autopartes. En caso de que esta última no

pueda cumplir con los requerimientos de la demanda, la Secretaría previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a empresas de la industria terminal la fabricación de componentes automotrices adicionales a los que ya producen o tengan aprobados para producir, cuando sea benéfico para la economía del país y para el desarrollo de la industria nacional, siempre que se comprometan a lograr escalas internacionales de producción, a destinar la mayor parte de la producción autorizada a la exportación y a cumplir los otros requisitos que fije la Secretaría.

ARTICULO 12.- Las empresas de la industria terminal deberán entregar a sus distribuidores el número y tipo de camiones que determine la Secretaría, por cada año de modelo, sin carrocería alguna.

ARTICULO 13.- A partir del año modelo 1935, las empresas de la industria terminal fabricarán, cuando menos, un 25 por ciento de unidades austeras, respecto de su producción total de automóviles. Dichas unidades deberán corresponder al total producido de uno o más modelos. Estos automóviles serán vendidos por la red de distribuidores sin incorporarles equipo opcional alguno. La Secretaría, previa opinión de la Comisión, determinará las piezas y equipos que se considerarán como opcionales.

CAPITULO III

Presupuesto de Divisas

ARTICULO 14.- Las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas netas necesarias para todas sus importaciones y pagos al exterior. El presupuesto de divisas que determine la Secretaría para cada empresa, atendiendo la recomendación de la Comisión, deberá ser equilibrado, por lo menos, por cada año modelo.

Las empresas fabricantes de camiones con motor diesel, tractocamiones y autobuses integrales, compensarán sus importaciones y pagos al exterior durante los años modelo 1934, 1935 y 1936 en la proporción que establezca la Secretaría. Para los años modelo 1937 y subsecuentes se estará a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

ARTICULO 15.- Para el cómputo de las divisas generadas, la Secretaría reconocerá el ciento por ciento, de las divisas netas que se obtengan por la exportación de vehículos, herramientas y componentes autorotrices, así como el capital social de las empresas y los financiamientos externos en moneda extranjera destinados a la adquisición de maquinaria y equipo para la producción.

Respecto al financiamiento externo destinado a la importación de material de ensamble y refacciones, independientemente de su monto total anual, sólo podrá acreditarse en el presupuesto de divisas hasta un máximo del 20 por ciento de las divisas totales requeridas en el presupuesto anual de cada empresa.

El pago de los financiamientos externos y sus intereses deberá efectuarse con divisas generadas por exportaciones de las propias empresas, conforme a las condiciones que determine la Secretaría y de acuerdo a las políticas en la materia que señale la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Para los efectos de este Decreto, se considerará como generación neta de divisas el valor de las divisas extranjeras que ingresen al país como pago efectivo por productos exportados, menos el valor de las materias primas, partes, componentes y otros insumos importados que se les incorporen a dichos productos.

ARTICULO 16.- Las empresas de la industria terminal deberán generar, como mínimo, el 50 por ciento de las divisas netas necesarias para cubrir su presupuesto de divisas con la exportación de componentes automotrices fabricados exclusivamente por empresas de la industria de autopartes que se encuentren registradas ante la Secretaría. También se podrá contabilizar dentro de este porcentaje el valor de los materiales, partes y componentes automotrices nacionales incorporados en vehículos, motores y productos automotrices exportados por las propias empresas terminales.

Dentro del 50 por ciento restante, sólo podrá incluirse hasta un 20 por ciento de componentes automotrices producidos por empresas maquiladoras, cuyo capital social corresponda a empresas de la industria terminal, a sus matrices o a empresas filiales. El porcentaje faltante podrá ser obtenido con exportaciones de vehículos y componentes automotrices.

ARTICULO 17.- Para el cómputo de la salida de divisas, se considerará el total de las importaciones y pagos al exterior que realicen las empresas de la industria terminal, así como el monto de las importaciones de la industria de autopartes requeridas para la producción de componentes automotrices destinados al ensamble de vehículos y refacciones de equipo original.

ARTICULO 18.- Las empresas de la industria terminal deberán presentar a la Secretaría, dentro de los 10 días hábiles siguientes a cada trimestre del año modelo, la información -

correspondiente al presupuesto de divisas y al grado de integración nacional en las formas que apruebe dicha Dependencia.

CAPITULO IV

Industria de Autopartes

ARTICULO 19.- Las empresas de la industria de autopartes deberán mantener la estructura de capital prevista en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Por consiguiente, cuando menos el 60 por ciento del capital social deberá ser propiedad de personas físicas mexicanas o de empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Las empresas de la industria de autopartes deberán registrarse en la Secretaría. El registro sólo se otorgará cuando se cumpla lo dispuesto en el presente Decreto.

ARTICULO 20.- Las empresas de la industria de autopartes deberán mantener, para cada línea de producto, un grado de integración nacional mínimo en los términos siguientes:

Año Modelo	Grado de Integración
1984	50%
1985	50%
1986	55%
1987	60%
1987 en adelante	

En todo caso, considerando todas las líneas de productos y el monto de las exportaciones directas, el grado de integración nacional mínimo por empresa deberá ser de 80 por ciento.

Cuando por causas imputables a la empresa ésta no cumpla con el grado mínimo de integración nacional, la Secretaría de acuerdo con los criterios que establezca la Comisión, cancelará el registro que le hubiese otorgado y no se le concederán permisos de importación, sin perjuicio de la sanción económica que proceda por la infracción.

ARTICULO 21.- La fabricación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrá realizarse por empresas de participación mayoritaria mexicana y con registro ante la Secretaría.

ARTICULO 22.- Para los fines de este Decreto, los corpo -

nentes automotrices se clasifican en:

ARTICULO 22.- Para los fines de este Decreto, los componentes automotrices se clasifican en:

- a) Nacionales de incorporación obligatoria
- b) De fabricación nacional, y
- c) Complementarios de importación

ARTICULO 23.- Serán considerados como componentes nacionales de incorporación obligatoria y de fabricación nacional, aquellos que aparezcan en los listados que publicará la Secretaría en el "Diario Oficial" de la Federación, los cuales se formularán con base en las determinaciones de la Comisión.

CAPITULO V

Comisión Intersecretarial

ARTICULO 24.- Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz como un organismo de carácter técnico y consultivo, en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como respecto a la importación y exportación de dichos bienes y, en general, de la aplicación de este Decreto.

ARTICULO 25.- La Comisión se integrará con los siguientes Subsecretarios: de Hacienda y Crédito Público y de Inspección Fiscal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; de Comercio Exterior y de Fomento Industrial de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Al último de los Subsecretarios mencionados le corresponderá presidir la Comisión. Los Subsecretarios de la Secretaría u otras Secretarías que tengan competencia en los asuntos a tratarse serán invitados a participar en las reuniones de la Comisión.

Las ausencias en las sesiones de cualesquiera de los Subsecretarios serán suplidas por el Director General que éstos designen.

ARTICULO 26.- La Comisión contará con un Secretario Técnico que será designado por la Secretaría, quien se auxiliará del personal técnico y administrativo necesario.

También podrá la Comisión crear las Subcomisiones necesarias que se integrarán y funcionarán en la forma que la propia Comisión determine.

ARTICULO 27.- La Comisión sesionará con la frecuencia que

ella misma determine o cuando la convoque su Presidente a iniciativa propia o petición de cualesquiera de sus miembros.

Los acuerdos de la Comisión serán válidos si en la sesión en que se aprobaron estuvieron presentes, como mínimo, un representante de dos de las Secretarías que la integran.

ARTICULO 28.- Los acuerdos adoptados por la Comisión serán comunicados a las Secretarías correspondientes, para que dicten las medidas tendientes a su cumplimiento.

ARTICULO 29.- Las Secretarías integrantes de la Comisión deberán expedir, previa opinión de ésta, las reglas y disposiciones administrativas necesarias para la mejor aplicación e interpretación de este Decreto.

CAPITULO VI

Disposiciones Generales

ARTICULO 30.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá otorgar plazos para cumplir con los montos y porcentajes a que se refiere este Decreto, siempre que se presenten condiciones que impliquen cambios significativos en la situación económica del país que afecten a toda la industria terminal y de autopartes. Dichos plazos se otorgarán invariablemente mediante reglas de carácter general.

ARTICULO 31.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, establecerá políticas y mecanismos de precios orientados a que la calidad y precio de los vehículos y de sus componentes alcancen y mantengan niveles competitivos con los internacionales, procurando el beneficio del consumidor nacional y las necesidades de reinversión de la industria.

ARTICULO 32.- Los vehículos automotores y sus componentes fabricados por las empresas de la industria terminal y de autopartes, deberán cumplir con las normas de calidad, seguridad, rendimiento de combustible y control de la contaminación ambiental que estén en vigor.

La Secretaría, en coordinación con las Dependencias competentes, verificará las especificaciones de los vehículos y componentes automotrices de fabricación nacional y efectuará pruebas de carácter técnico a componentes y vehículos.

ARTICULO 33.- La Secretaría, escuchando la opinión de las empresas de la industria terminal y de autopartes, establecerá políticas y mecanismos dirigidos a promover selectivamente

la estandarización de las materias primas y los componentes automotrices que se requieren en la producción de vehículos.

ARTICULO 34.- La Secretaría, escuchando la opinión de la Comisión, establecerá un sistema de limitaciones para la fabricación nacional de los vehículos y componentes automotrices que se consideren necesarios para satisfacer apropiadamente y en forma eficiente las necesidades específicas de transporte del mercado nacional.

ARTICULO 35.- La Secretaría no autorizará la instalación de nuevas plantas y empresas de la industria terminal y de autopartes en los municipios comprendidos en la Zona III, a que se refiere el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1970.

ARTICULO 36.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, establecerá criterios de política dirigidos a racionalizar la importación y comercialización de refacciones automotrices. En ningún caso autorizará la importación de vehículos nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres del país.

ARTICULO 37.- Las empresas de la industria terminal y de autopartes deberán participar en un sistema de planeación concertada, para lo cual tendrán que programar su producción y darla a conocer con la debida anticipación a sus proveedores.

ARTICULO 38.- Con el objeto de promover el sistema de planeación concertada que permita llegar a compromisos reales que favorezcan un desarrollo más equilibrado del sector automotriz y establecer un canal de comunicación permanente, se crea la Comisión Consultiva del Sector Automotriz, integrada por los representantes de la industria terminal, de autopartes y de los distribuidores de vehículos, así como por los demás que la Comisión designe, fungiendo como Presidente el Subsecretario de Fomento Industrial, o quien éste designe.

CAPITULO VII

Vigilancia, Sanciones y Recursos

ARTICULO 39.- La Secretaría podrá ordenar, con las formalidades establecidas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, la práctica de inspección a las empresas de la industria terminal y de autopartes, así como a los distribuidores de vehículos y componentes automotrices.

trices, a fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto - en este Ordenamiento. También podrá requerir, cuando lo considere conveniente, se le aporten los datos y elementos que se soliciten.

ARTICULO 40.- El incumplimiento a lo dispuesto en el artículo 13 de este Decreto se sancionará con multa, por cada vehículo, equivalente a cinco veces el valor del equipo opcional que se le hubiere incorporado, la que se impondrá a la empresa de la industria terminal o al distribuidor correspondiente que hubiese cometido la infracción.

ARTICULO 41.- Las demás infracciones a este Decreto se sancionarán en los términos de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo en Materia Económica. Las multas se impondrán por cada vehículo en relación con el cual se cometa la infracción.

ARTICULO 42.- Las personas afectadas por las resoluciones que se dicten con base en este Decreto podrán solicitar ante la Secretaría, dentro del plazo de 15 días hábiles siguientes a su notificación, la reconsideración de las mismas con las formalidades previstas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo en Materia Económica, conforme a la cual se regirá dicho recurso.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.- Con el fin de apovar los programas de inversión de la industria terminal, las importaciones de maquinaria y equipo destinadas a cumplir con los objetivos de este Decreto, que se realicen hasta el 31 de octubre de 1965, no se contabilizarán en el presupuesto de divisas de la empresa de que se trate, siempre y cuando:

I.- Se financie con recursos monetarios de procedencia extranjera, con plazo de amortización mayor de 10 años, con un mínimo de 3 años de gracia y tasas de interés no mayores a las establecidas en el Convenio de Berna.

II.- Se trate de maquinaria y equipo nuevo. De no ser esto posible o conveniente, la Secretaría, previa opinión de la Comisión, resolverá lo que proceda.

III.- Antes de que concluya el plazo de gracia se presento a un programa de capitalización que incremente el capital en relación al pasivo de la empresa, tomando en cuenta los criterios que determine la Comisión.

Si al 31 de octubre de 1933 ya se encuentran terminadas las obras civiles y las instalaciones que alojarán la maquinaria y equipo a importar, se podrá conceder un plazo adicional hasta de 12 meses.

ARTICULO TERCERO.- Los convenios firmados entre las empresas de la industria terminal y la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, con respecto a los adelantos de divisas correspondientes a los años modelo 1930 y 1931, deberán cumplirse en sus términos. Los pagos para amortizarlos y los intereses respectivos se manejarán en una cuenta especial del Banco de México.

Las empresas que hayan obtenido un saldo negativo en sus presupuestos de divisas durante el año modelo 1932 o lo obtengan respecto del de 1933, deberán efectuar los pagos e intereses respectivos en la misma cuenta especial. La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá determinar los plazos y otras modalidades para que las empresas cubran, en su caso, los déficits del presupuesto de divisas correspondientes a 1932 y 1933.

ARTICULO CUARTO.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a las empresas de la industria terminal, durante los años modelo 1934 y 1935, a contabilizar las divisas netas generadas por exportaciones de productos no automotrices hasta en un 20 por ciento del total de las divisas, siempre y cuando el INCE compruebe que se trata de exportaciones adicionales a los volúmenes que tradicionalmente ha recibido el país.

El porcentaje aludido podrá obtenerse con la exportación de productos no automotrices de prioridad "A" y "B", que fijará la Secretaría, previa opinión del Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Las divisas netas generadas por la exportación de productos de prioridad "A" se contabilizarán en un ciento por ciento y en un cincuenta por ciento de las correspondientes a la prioridad "B".

Las empresas de la industria terminal deberán utilizar las divisas obtenidas por estas exportaciones para el pago, en primer término, de los anticipos de divisas otorgados respecto de los años modelo 1930 y 1931.

ARTICULO QUINTO.- Para el año modelo 1984, las empresas de la industria terminal tendrán obligación de producir un mínimo de 20 por ciento de unidades austeras respecto de la producción total de automóviles.

ARTICULO SEXTO.- Se derogan el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz y el Acuerdo que establece las Reglas de Aplicación del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz, publicados en el Diario Oficial de la Federación, los días 20 de junio y 19 de octubre de 1977, así como las demás disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México Distrito Federal a los trece días del mes de septiembre de mil novecientos ochenta y tres.- Miguel de la Madrid Hurtado.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público. Jesús Silva Herzog.- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial.- Héctor Hernández Cervantes.- Rúbrica.

BIBLIOGRAFIA

AGUILAR, García Javier, La política indical en México: industria del automóvil, México, Fra, 1982, 195 p.

BAPAN, Paul A., La economía política del crecimiento, 2 ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 370 p.

BARROS, de Castro Antonio y Carlos Francisco LESSA, Introducción a la economía. Un enfoque estructuralista, 3ª ed., México, Siglo XXI, 1982.

BAZANT, Jan, Historia de la deuda exterior de México 1823 - 1946, México, El Colegio de México, 1968, 378 p.

CAMARENA, Luhrs Margarita, La industria automotriz en México, México, Instituto de Investigaciones Sociales, U.N.A.M., -- 1981, 59 p., (Cuadernos de Investigación Social, 6).

CARDOSO, F.E. y Enzo TALETTO, Dependencia y desarrollo en América Latina, México, Siglo XXI, 1979, 213 p.

COATSWORTH, John H., El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, 2 V., México, Secretaría de Educación Pública, 1976, (Sep. Setentas, 271, 272).

DE OLIVEIRA, Francisco y María Angélica TRAVOLO Popoutchi, - El complejo automotriz en Brasil, México, Nueva Imagen-Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales, 1979, --- 270 p.

Dependent industrialization in Latin America, The automotive industry in Argentina, Chile and Mexico, New York, Praeger - Publishers, 1977, 299 p.

DULLES, John, Ayer en México. Una crónica de la revolución - 1919-1936, México, Fondo de Cultura Económica, 1982, fots., - 653 p.

Enciclopedia de México, 12 V., México, Enciclopedia de México, S.A., 1978.

Exámen de la situación económica de México 1925-1976, México, Banamex, 1978.

FAJNZYLPER, Fernando y Trinidad MARTINEZ Tarragó, Las impre-

sas transnacionales. Expansión a nivel mundial y proyección en la industria mexicana, México, Fondo de Cultura Económica, 1982, 423 p.

FERRER, Aldo, La dependencia política - económica de América-Latina, México, Siglo XXI, 1969.

GARCIA, Purrón Manuel, México y sus gobernantes, México, Porrúa, 1964.

GIL, Mario, Los ferrocarrileros, México, Extemporáneos S.A., 1971, (Teoría y Práctica Política).

GUILLEN, Arturo, Planificación económica a la mexicana, México, Nuestro Tiempo, 1971.

HANSEN, Royer D., La política del desarrollo mexicano, 8 ed, México, Siglo XXI, 1978, 340 p.

Historia general de México, v. 4, México, El Colegio de México, 1977.

JACOB, Juan, México: Intervencionismo estatal 1940-1960, México, Tesis, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M., 1983, - 214 p.

KRAUZE, Enrique, et. al. La reconstrucción económica 1924-1928, México, El Colegio de México, 1977, 323 p., foto, (Historia de la Revolución Mexicana , 10).

La economía mexicana, 2 V., México, Fondo de Cultura Económica, 1973, (El trimestre económico).

La economía mexicana en cifras 1970, México, Nacional Financiera, S.A., 1972, 353 p.

Las empresas del hombre 1932-1982, México, Banco Mexicano Somex, 1982.

LERNER de Sheinbaum, Bertha y Susana RALSKY de Cimet, El poder de los presidentes, Alcances y perspectivas 1910-1973, México, Instituto Mexicano de Estudios Políticos, 1976, 504 p.

LOPEZ, Gallo Manuel, Economía y política en la historia de México, 9 ed. , México, El Caballito, 1974, 611 p.

LOPEZ, Mateos Adolfo, Mi ideario social, económico, político y administrativo, México, La Justicia, 1957.

LOPEZ, Rosado Diego, Problemas económicos de México, 3 ed., - México, U.N.A.M., 1970, 503 p.

MARTINEZ del Río, Marita, El transporte en la historia de México, México, Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica, 1972, 95 p., ils., fots.

MEDINA, Luis, Civilismo y modernización del autoritarismo, - México, El Colegio de México, 1979, 205 p., fots., (Historia de la Revolución Mexicana, 20).

MEYER, Jean, et.al., Estado y sociedad con Calles 1924-1928, México, El Colegio de México, 1977, 371 p., fots., (Historia de la Revolución Mexicana, 11).

México a través de los informes presidenciales, Secretaría - del Patrimonio Nacional y Secretaría de la Presidencia, 1976.

ORTIZ, Hernán Sergio, Los ferrocarriles de México. Una vi -- sión social y económica, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974.

PADILLA, Aragón Enrique, México: desarrollo con pobreza, México, Siglo XXI, 173 p., grafs., cuads.

PELLICER, Olga y José Luis REYNA, El afianzamiento de la es -- tabilidad política, México, El Colegio de México, 1978, 222 p.,

fots., (Historia de la Revolución Mexicana, 22).

PFLICER, Olga y Esteban L. MANCILLAS, El entendimiento con los Estados Unidos y la gestación del desarrollo estabilizador, México, El Colegio de México, 1978, 298 p., fots. (Historia de la Revolución Mexicana, 23).

PINTO, Aníbal, Inflación, raíces estructurales, México, Fondo de Cultura Económica, 1973, 420 p., (El trimestre económico).

RAMIREZ Y RAMIREZ, Enrique, El régimen de Gustavo Díaz Ordáz y el desarrollo nacional, México, Partido Revolucionario Institucional, 1978.

REYNOLDS, Clark W., La economía mexicana: Su estructura y crecimiento en el siglo XX, México, Fondo de Cultura Económica, 1973, 517 p.

SANTARRIAGA, Ana María, Transportes y dependencia en la historia de México, México, Tesis, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.A.M., 1984, 283 p.

SIKULGOWSKI, Anatol, México en la encrucijada de su historia,

México, Fondo de Cultura Económica, 1978, 520 p.

SOLIS, Leopoldo, Alternativas para el desarrollo, México, --
Joaquín Mortíz, 1980, 127 p.

SOLIS, Leopoldo, La realidad económica mexicana: retrovisión
y perspectivas, 14 ed., México, Siglo XXI, 1985, 319 p.

SOLIS, Leopoldo, Planes de desarrollo económico y social en-
México, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, 195 p.
(Sep. Setentas, 196).

SUNKEL, Oswaldo y Pedro PAZ, El subdesarrollo latinoamerica-
no y la teoría del desarrollo, México, Siglo XXI, 1980, 290 p.

TELLO, Carlos, La política económica en México (1970-1976), -
4 ed., México, Siglo XXI, 1980, 290 p.

TORRES, Ramírez Blanca, Hacia la utopía industrial, México, -
El Colegio de México, 1984, 331 p., fots., (Historia de la -
Revolución Mexicana, 21).

TORRES, Ramírez Blanca, México en la segunda guerra mundial,
México, El Colegio de México, 1979, 380 p., fots., (Historia

de la Revolución Mexicana, 19).

UNIKEL, Luis, Ensayos sobre el desarrollo urbano en México, - México, Secretaría de Educación Pública, 1974, (Sep. Setentas 143).

VARIOS AUTORES, El milagro mexicano, México, Nuestro Tiempo, 1973, 403 p.

VAZQUEZ, Tercero Héctor, Una década de política sobre industria automotriz, México, Tecnos, 1965, 113 p.

VERNON, Raymond, El dilema del desarrollo económico de México, México, Diana, 1981, 235 p.

VERNON, Raymond, La soberanía en peligro, México, Fondo de Cultura Económica, 1973.

VILLASECOR, Víctor Manuel, Memorias de un hombre de izquierda, 2 V., México, Grijalbo, 1976.

WIONCZEK, Miguel, El nacionalismo mexicano y la inversión extranjera, México, Siglo XXI, 1977.

WIONCZEK, Miguel, La transferencia internacional de tecnolo-

ARTICULOS Y PUBLICACIONES

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México, boletín 1976, 197 p.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México, boletín 217, enero 1984, 29 p.

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, México, boletín 229, enero 1985, 36 p.

"Aspectos fundamentales de la fabricación y distribución de automóviles y camiones en México", México, D.F., Asociación Nacional de Distribuidores de Automóviles, A.C., 1966, 81 p.

BUENO, Zirión Gerardo, "La industria siderúrgica y la industria automotriz", El perfil de México en 1980, v. 2, México, Siglo XXI, 1981.

CONEN, Robert B., "La reorganización internacional de la producción en la industria automotriz", El Trimestre Económico, México, 1991, num. 120, abril - junio, p. 383 - 404.

"El automóvil, origen, auge y esplendor", Revista de Revistas, México, D.F., núm. 132, 11 diciembre 1974, p. 54.

"El presente y el futuro de la industria automotriz mexicana", México, Asociación nacional de fabricantes de productos automotrices, A.C., Ciclo de Diálogo, enero 1974, 32 p.

"Industria automotriz: impacto crítico", Transformación, - México, D.F., v. 2, 9a. ep., núm. 4, septiembre 1983, - - p. 21 - 26.

"Industria automotriz", Panorama Económico Bancomer, México, D.F., v. XXXIV, núm. 7, 8 y 9, julio - agosto - septiembre de 1984, p. 138 - 147.

"La Industria automotriz como parte del desarrollo nacional", Industri-Noticias, México, D.F., núm. 21, marzo de 1968.

La industria automotriz en México, México, Secretaría de Programación y Presupuesto y Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial; enero de 1981, 133 p.

"La política industrial", La economía mexicana, México, Fondo de Cultura Económica, 1973, p. 104 - 219.

LIFSCHITZ, Edgardo, "Bases para el estudio de la penetración transnacional en el complejo sectorial automotor", México, - Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales, julio de 1978, 44 p.

LIFSCHITZ, Edgardo, "Comportamiento y proyección de la industria de automotores en América Latina", Revista de Comercio-Exterior, México, D.F., v. 32, num. 7, julio 1980, p.775-785.

MEYER, Lorenzo, "El primer tramo del camino", Historia general de México, t. 4, 2 ed., El Colegio de México, 1977, - - p. 113 - 199.

MEYER, Lorenzo, "La encrucijada", Historia general de México, t. 4, 2 ed., México, El Colegio de México, 1977, p. 203-283.

"Momento crítico para las empresas automotrices", Expansión, México, D.F., 5 de abril de 1972, p. 7 - 10.

Plan global de desarrollo 1980 - 1982, Secretaría de Programación y Presupuesto, 1980, 543 p.

Plan nacional de desarrollo industrial 1979 - 1982, 2 v., - México, Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, 1979.

Programa de desarrollo del autotransporte federal 1984-1990,
México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 141 p.

Programa de racionalización de la industria automotriz, Mé-
xico, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1977
36 p.

Programa nacional de comunicaciones y transportes 1984-1990,
México, Poder Ejecutivo Federal, Secretaría de Comunicacio-
nes y Transportes, 1984, 298 p.

RODRIGUEZ, Octavio, "La teoría del subdesarrollo de la CEPAL",
Revista de Comercio Exterior, México, D.F., v. 20, num. 11, no-
viembre 1979, p. 1177 - 1193.

"Situación actual de la industria", Transformación, México,-
D.F., v. 2, 9a. ep., num. 4, septiembre 1983, p. 13 - 19.

SCHUSTER, Neil D., "The U.S. Motor Vehicle Industry: emerging
trends and impacts on Mexico" Conference on industrial stra-
tegy and policy: Mexico and the United States, august 1984,-
25 p.

VIZCAINO, Meifa Manuel, "Panorama de la industria automotriz

en México", México, Instituto de Investigaciones Económicas,
S.N.C.E., 1962, 33 p.

DECRETOS

Decreto para la integración nacional, Diario Oficial, 25 de agosto de 1962.

Decreto para fijar las bases para el desarrollo de la Industria Automotriz, Diario Oficial, 24 de octubre de 1972.

Decreto para el fomento de la industria automotriz, Diario Oficial, 20 de junio de 1977.

Decreto para la racionalización de la industria automotriz, Diario Oficial, 15 de septiembre de 1933.